AÑO II. Buenos Aires, Diciembre 16 de 1921 Num. 35

El Obrero Ferroviario

Organo de los Sindicatos Ferroviarios
De TALLERES y TRAFICO
ADHERIDOS A LA F. O. R. A.

APARECE QUINCENALMENTE
2.a ÉPOCA

Redacción y Administración
MEJICO 1856 — U. T. 3180, Libertad

PORTE PAGO

ANTE LA BATALLA

Dentro de muy contados días habrá expirado el último plazo que los cuerpos centrales de nuestra organización habían concedido a las empresas y al gobierno. Este, más que dudoso, difícil que antes del 31 del corriente puedan estar listos y en vigor los escalafones que aun faltan.

Hay que reconocer — por más humillante y dolorosa que resulte la comprobación — que desde que los cuerpos centrales adoptaron su resolución de emplazamiento, es cuando el gobierno y las empresas pusieron de manifiesto una mayor inactividad.

Unos y otros — deben temer y seguramente temen a la actividad que puede desplegar la Confraternidad, cuyas fuerzas nadie y menos las empresas y el gobierno pueden ignorar o pretender desconocer. Sin embargo la conducta que ambos han observado en la emergencia, no puede ser más paradójica y contradictoria.

La Confraternidad Ferroviaria, atendiendo a las manifestaciónes insistentes de los asociados, que deseaban y desean poner término a los procedimientos dilatorios, con debida anticipación, hicieron notar a las partes contrarias, como ser el gobierno y las empresas, que los asuntos sobre los cuales veníase discutiendo desde el principio de Marzo, debían ser resuelto en el resto del año en curso. Además, y en la previsión — que resultó muy fundada— de que los asuntos en cuestión, ya fuera por culpa de las empresas o del gobierno — no obtuvieran solución en el plazo señalado, los cuerpos centrales acordaron consultar a los asociados, o lo que es lo mismo, solicitaron autorización para poder recurrir al trabajo a reglamento o a la huelga, que son los elementos de más fuerza persuasiva que dispone nuestra organización.

Estas determinaciones, fueron hechas públicas y dadas a conocer, además, directamente al gobierno y, por intermedio de éste, a las empresas.

Desde que se conocieron estas resoluciones, las empresas y el gobierno han debido comprender que un conflicto de orden general se presentaba, sino como seguro, por lo menos como muy probable.

Ante una situación como esta, cualquiera creería que la primera y única preocupación de las empresas y del gobierno consistiría en allanar los obstáculos y orillar las dificultades que estuvieran a su alcance para evitar el conflicto. Pero, la actitud real de las empresas y el gobierno no fué esa. Al contrario, uno y otro, pudiendo hacer mucho, **no han hecho absolutamente nada para evitar el conflicto ferroviario,** que cada día aparece más seguro e inevitable.

Estas observaciones nos parecen tanto más oportunas formuladas ahora desde que — estamos de ello seguros — al producirse el conflicto, los mismos que lo han tornado inevitable con su indolencia o para satisfacer fines bajos e inconfesables, han de querer aparecer como mediadores. Y, cuando el conflicto sea una realidad; cuando el servicio ferroviario esté totalmente paralizado o se efectúe en forma inadecuada a las necesidades públicas, los únicos culpables, han de intentar — como ocurrió en el pasado — aparecer como salvadores o como víctimas.

Para evitar, pues, la repetición de la farsa indigna, es que desde ya formulamos nuestra denuncia categórica y concreta contra el gobierno y las empresas, que, a juzgar por la pasividad de que han dado prueba, debieron tener intereses especiales en la paralización o desorganización de los servicios ferroviarios.

En consecuencia, el público, que es quien ha de sufrir más directamente las dolorosas repercuciones del conflicto, desde ya debe saber que los verdaderos y únicos responsables son las empresas y el gobierno.

La Confraternidad Ferroviaria, lo repetimos, ha hecho lo posible — en homenaje a la población de la repúbilca — por evitar un conflicto, y si este se produce, es porque las empresas y el gobierno, no han querido solventar las dificultades por procedimientos conciliadores y razonables.

¡Ferroviarios! La hora de prueba llega. Todos firmes en nuestros puestos de combate. A cumplir con nuestro deber, sin vacilaciones ni titubeos.

Escalafón de Controladores de estación

Definición

Artículo 1o. Se comprende por personal de controladores a todos aquellos empleados que actualmente tienen las siguientes designaciones en las diversas empresas: apuntadores, ayudantes, capataces y subcapataces, controladores, casilleros, checkers, descargadores, entregadores, encargados y segundos encargados, guarda y ayudante, inspectores, llaveros, pesadores y ayudantes, pañoleros, recibidores, revisadores, transporteros y telefonistas sin conmutador.

Condiciones de ingreso

Art. 2o. La edad mínima para ingresar al servicio será de 16 años para el personal que abarca este escalafón. Los candidatos deben llenar las correspondientes solicitudes de empleo, reunir condiciones de salud aceptadas por examen médico, tener cédula de identidad, buenos antecedentes personales y rendir un examne de competencia.

Candidatos para ascensos

Art. 3o. Para llenar las vacantes que se produzcan se le dará preferencia al solicitante de cualquiera de las reparticiones del departamento de tráfico que resulte de mayor antigüedad en la empresa, siempre que reuna la competencia necesaria. Si las vacantes no fueran solicitadas, las empresas designarán para ocupar éstas al empleado de menor antiguedad y que por los puestos ya desempeñados asegure la competencia necesaria en el nuevo trabajo. Las empresas, a los efectos enunciados anteriormente, publicarán las vacantes, como también por quiénes han sido llenadas, en el boletín de servicio semanal. Queda entendido que el personal comprendido en el presente escalafón no podrá pasar de una clase inferior a la superior sin que exista vacante.

Los exámenes de competencia serán considerados a juicio del jefe de tráfico.

Las solicituds de vacantes serán entregadas en duplicado por el interesado al jefe de estación o dependencia, quien recabará de éste el duplicado firmado.

Pago de sueldo por enfermedad

Art. 4o. En los casos de enfermedad ordinaria se acordará al personal comprendido en el presente escalafón, siempre que tenga 6 meses de servicio, la mitad de sueldo hasta 90 días por año, cuando la enfermedad sea certificada por un facultativo debidamente reconocido por la empresa, y no haya sido originada por abusos del alcohol u otros excesos. En los casos en que la enfermedad se prolongara, el interesado podrá solicitar ante la administración, por vía jerárquica, ampliación en el pago de este beneficio.

La comprobación del uso injustificado de estos beneficios dará motivo a la adopción de medidas disciplinarias por parte de la empresa. En todos los casos, el pago de este beneficio se hará mensualmente y no al finalizar la curación.

Pago de sueldo por accidente

Art. 5o. Al personal comprendido en el presente escalafón se le acordará en los casos de accidentes en el servicio, el pago del 50 o|o de su sueldo si la incapacidad para el trabajo fuera menor de 9 días. Si la incapacidad continuara, el pago será del 75 o|o del sueldo hasta la curación o el término de 1 año, a contar del 9o. día inclusive. Pasado el término de un año, y si la incapacidad continuara, ésta se considerará como permanente desde el día del accidente y a los efectos de la indemnización de acuerdo con la ley de accidentes del trabajo número 9688. Queda entendido que los pagos por accidentes se harán sin tenerse en cuenta el máximo de sueldo anual que especifica la citada ley.

Notificaciones al personal

Art. 6o. Las notificaciones de medidas disciplinarias al personal serán hechas por escrito, en duplicado, y directamente entregadas al interesado en manos propias, por el superior inmediato, quien recabará el duplicado firmado por el afectado.

Vestuario

Artñ 7o. Al personal comprendido en el presente escalafón se le proveerá del uniforme que impera actualmente en cada empresa. En los casos en que el personal creyera corresponderle cualquiera de las clases del vestuario necesario para el trabajo, deberá hacer su reclamación ante la empresa por intermedio de la comisión de reclamos correspondiente.

Transferencias

Art. 8o. Cuando hubiera necesidad de transferir personal de una estación por diminución de trabajo, la empresa pondrá un aviso en esa estación a la vista del mismo por si hubiera de la categoría quien voluntariamente desee ser trasladado. En caso contrario, las transferencias se efectuarán de acuerdo con la antigüedad inferior en la categoría correspondiente. En estos casos, como asimismo cuando se trate de transferencias por razones de servicio, se dará aviso con 10 días de anticipación, después de los cuales se le concederá al interesado hasta 5 días de licencia con goce de sueldo para efectuar su transferencia, si es con familia, y hasta 3 días si fuere solo. Después de este tiempo, el personal transferido tiene que estar en condiciones para tomar servicio en su nueva residencia.

Las empresas acordarán pase de primera clase con cama al personal que comprende este escalafón, cuando viaje con su esposa e hijos menores de 18 años, hijas solteras, padre y madre que de ellos dependan, siempre que no haya tren diurno, y harán libre de flete el transporte de los muebles del personal, lo cual deberá ser hecho el día de la transferencia, y si no lo fuera, la empresa abonará en concepto de hospedaje 3 pesos por día y por persona, hasta el momento en que esos muebles hayan llegado a destino y siempre que la demora no fuera por culpa del interesado.

En los casos de transferencias por necesiaddes del servicio se pagarán los gastos razonables. En estos casos el personal podrá solicitar anticipo de dinero hasta el máximum de 15 días de sueldo para las necesidades de la transferencia.

No se abonarán gastos de transferencia al personal que solicite ser transferido con o sin ascenso, pero tendrá derecho a la licencia y demás facilidades que se acuerdan en los otros casos.

Forma en que el personal deberá dirigir sus reclamaciones

Art. 9o. Toda reclamación del personal deberá ser dirigida y tramitada con la superioridad por intermedio de su jefe inmediato.

Si el interesado no recibiera contestación dentro del término de 15 días, el asunto será tratado por una comisión de empleados formada por dos miembros del personal comprendidos en el presente escalafón, a la que acompañará el reclamante, ante el jefe de tráfico o su representante.

En última instancia y no habiendo esta comisión resuelto el asunto con el jefe de tráfico, será recibida por el gerente de la empresa.

Exámenes

Art. 10o. Los exámenes deberán exigirse en caso de ir a ocupar un puesto superior al que se viene desempeñando, siendo éste limitado únicamente a lo relacionado con el nuevo puesto. El personal incluído en el presente escalafón que hubiera sido examinado y se hallara disconforme con el pronunciamiento de la empresa sobre el examen, deberá hacer su reclamación por intermedio de la respectiva comisión de reclamos. Esta comisión, que se presentará acompañada por el interesado, examinará la documentación producida como consecuencia del examen del recurrente, y si del estudio de dichas actuaciones no estuvieren conformes, volverá a ser examinado nuevamente en presencia de dicha comisión y el fallo será definitivo para este examen.

Rebaja del personal

Art. 11o. Si por disminución de trabajo las empresas se vieran obligadas a reducir o modificar la prestación de servicio, la rebaja se hará teniendo en cuenta la antigüedad en la empresa. Este personal deberá, tan pronto como se restablezca el tráfico, ocupar su antiguo puesto. Al personal que sufriera solamente la modificación de la prestación del servicio, esta se hará también de acuerdo con la antigüedad en la empresa, percibiendo en tal caso el sueldo que corresponda a la categoría del trabajo que realice, debiéndosele computar en esa nueva categoría todo el tiempo que haya estado trabajando en la anterior y en la que pase a ser ubicado.

El personal que haya sido separado por reducción de trabajo quedará con derecho a reingresar de nuevo en la empresa, y ésta no podrá tomar a su servicio ningún empleado nuevo antes de haber ocupado a los que han trabajado anteriormente, salvo el caso de que este personal renunciara a esta condición. El ingreso de este personal se hará por orden estricto de antigüedad, debiendo, a los efectos del ascenso, computarse el tiempo del servicio que prestaron a la empresa antes de su separación forzosa de la misma.

Rebaja y postergación de clase por castigo

Art. 12o. Esta se hará efectiva solamente en los casos de faltas graves. Una vez terminado el período de rebaja, el afectado tendrá derecho a ocupar la primera vacante que se produzca de la misma categoría en que se hallaba al ser rebajado y gozará de los derechos que le diera su antigüedad. Se hace excepción a esto en los casos de reincidencia, en los cuales, por un repetido y reconocido mal comportamiento se harían acreedores a la destitución, pero por no aplicarse esta, se opta por rebajarlo definitivamente de categoría.

Ausencia del personal

Art. 13o. Todo el personal comprendido en el presente escalafón que se ausente para el servicio militar obligatorio en el país, no se le descontará este tiempo a los efectos del ascenso. En la misma forma no se le descontará el tiempo al personal que obtuviera permiso y que éste no fuera mayor de 6 meses. Si el permiso fuera mayor de 6 meses, sólo se le reservará una vacante dentro de la categoría que ocupaba.

Pases

Art. 14o. Después de un año de servicio se acordará un pase de ida y vuelta de primera clase, con escalas y por año, para cualquier ferrocarril de la República, con excepción del Transandino Argentino, al personal comprendido en el presente escalafón, como así también a su esposa, hijos menores de 18 años, hijas solteras, padre y madre que de ellos dependan. Se acordarán 4 pases de primera clase, de ida y vuelta por año, con cama cuando sea necesario por no existir tren diurno, y siempre que haya disponibles en la empresa donde trabaje, al personal comprendido en el presente escalafón, como así también a su esposa, hijos menores de 18 años, hijas solteras, padre y madre que de ellos dependan. Se darán pases libres de primera clase temporarios entre el punto de residencia y el lugar donde trabaje el personal comprendido en el presente escalafón, siempre que se trate de secciones urbanas donde el servicio de trenes les permita atender sus tareas.

Pases escolares

Art. 15o. A los hijos del personal comprendido en el presente escalafón, se les acordará pases de primera clase para concurrir a la escuela, previa la cirtificación de práctica, hasta llegar a los 16 años de edad. Pasada esta edad, se considerará cada caso.

Ordenes de rebaja

Art. 16o. Al personal comprendido en el presente escalafón, así como también a su esposa e hijos menores de 18 años, hijas solteras, padre y madre que de ellos dependan, tendrán derecho a órdenes de rebaja con el 75 o|o de descuento de primera o segunda clase, válidas para viajar entre cualquier punto de la línea.

En ciertos casos, a pedido de su jefe de departamento ante el gerente, podrán obtener órdenes de rebaja con el 50 o|o para viajar en cualquier otra empresa de jurisdicción nacional.

Beneficios al personal jubilado

Art. 17o. Al personal comprendido en el presente escalafón que hubiera sido jubilado, así como su esposa e hijos menores de 16 años que de ellos dependan, se le acordará en la línea del ferrocarril a que pertenecía al jubilarse, dos pases libres de ida y vuelta de primera clase, por año, y órdenes de rebaja y abono con el 75 o|o de descuento, válidas para viajar entre cualquier punto de la línea. Este privilegio quedará suprimido en caso de abuso.

Licencia especial por fallecimiento

Art. 18o. Al personal comprendido en el presente escalafón se le acordarán dos días de licencia con goce de sueldo en los casos de fallecimiento en la familia, entendiéndose que ésta estará formada por la esposa, hijos, hijas, padre, madre, hermanos y hermanas. En casos excepcionales y previo certificación ante la superioridad esa licencia podrá ser ampliada con o sin goce de sueldo.

Prescripciones

Art. 19o. Todas las prescripciones de los reglamentos internos de las empresas que no sean afectadas por el presente escalafón quedan en vigencia. La palabra "categoría" usada en los diferentes artículos de este escalafón significará siempre cada uno de los empleos que actualmente se denominan con diversos títulos, hasta tanto se practique la valorización y clasificación de los puestos del personal.

Vigencia del escalafón

El presente escalafón empezará a rejir para su aplicación técnica desde el 30 de noviembre de 1921, dejando apartado para mayores deliberaciones entre S. E. el señor ministro de Obras Públicas y las empresas, lo que se refiere a la cuestión financiera que demanda la ejecución de este escalafón.

¿POR LA UNIDAD?

Actitud equívoca del Comité Pro Unidad Obrera

Con la sorpresa consiguiente nos enteramos que el comité pro unidad obrera — integrado, como es sabido por representantes de nuestra Fora y de algunos sindicatos autónomos — va a emprender o ha emprendido ya jiras de propaganda por el interior del país.

Esta actividad — impropia de dicho comité — no puede menos que llamarnos la atención, máxime cuando el mismo, hasta la fecha, no ha sabido cumplir con los deberes más elementales que le impone su misión.

El comité pro unidad — que lleva a cabo jiras para las cuales no tiene la menor facultad — ya que esa obra incumbe a las instituciones sindicales existentes — no ha dado prueba de actividad ni de acierto.

Para que no se crea que exageramos, he aquí dos hechos que lo retratan — como se dice — de cuerpo entero.

En abril del año en curso, dicho comité se dirigió a nuestros comités en procura de apoyo material. Los comités — al tomar en cuenta el pedido— acuerdan donarle cien pesos y, a la vez, indicarle la conveniencia de gestionar de todos los sindicatos una contribución mensual.

El comité pro unidad recibe nuestra nota, manda a retirar los cien pesos, pero no contesta a nuestras observaciones...

Pasa el tiempo. Llega el mes de septiembre, y el comité de unidad se acuerda de nosotros; pero, no para contestarnos, sino para volver a pedirnos dinero.

A pesar de tanta informalidad, los comités resuelven donarle doscientos pesos más y reiterarle las observaciones anteriores.

Y... la historia se repite. El comité recibe nuestra nota, manda a retirar los 200 pesos... y nuestra nota y nuestras observaciones esperan aun contestación.

Para que los lectores puedan apreciar el valor de nuestras observaciones, transcribimos la última nota que hemos enviado al comité pro unidad y que éste ni siquiera se dignó acusar recibo. El texto de dicha nota es como sigue:

Buenos Aires, septiembre 22 de 1921. Camarada M. N. Fernández, secretario del Comité Pro Unidad Obrera. — Rioja 835. Ciudad.

Estimado camarada:

Nos es grato llevar a vuestro conocimiento que estos comités en su reunión de ayer, han considerado detenidamente vuestras notas de fecha 14 del corriente en las cuales solicitaban, en calidad de préstamo, la suma de $ 1.000.

Los Comités no han creído conveniente acceder a vuestro pedido, por cuanto hasta la fecha ese Comité, no ha reclamado a los sindicatos una contribución obligatoria y permanente, no obstante la indicación que en ese mismo sentido formulamos en nuestra nota de Mayo ppdo.

Entendemos que para reunir los fondos necesarios, el Comité Pro Unidad, debiera exigir a cada sindicato — como condición previa e indispensable para tomar parte en el futuro congreso de unidad — una contribución mensual proporcional al número de socios.

Esta misma contribución, aparte de ser una riquísima fuente de recursos, podrá servir de base para determinar la representación que cada sindicato tendrá derecho a enviar al congreso que debe sellar la unidad.

Nos parece que con un procedimiento como el esbozado se conseguiría resolver, a la vez que la situación económica de ese Comité — que por lo visto no es nada floreciente — este otro problema moral de alta significación: evitar que en el futuro congreso intervengan agrupaciones ficticias improvisadas al solo objeto de concurrir y perturbar las deliberaciones, como ha ocurrido en el pasado.

Se sobreentiende que de la contribución que sugerimos, deberían estar exceptuadas aqullas organizaciones que por causas notorias y justas como ser huelgas,, desocupación, etc., no dispusieran circunstancialmente de recursos. Esta circunstancia excepcional, los sindicatos afectados deberán justificarlas ante ese Comité para tener derecho a esa franquicia.

Los sindicatos que no estén dispuestos a cooperar a sufragar los gastos que éstos trabajos originan, no deben tener derecho a intervenir en el congreso.

Nos parece que procediendo en la forma indicada, el próximo congreso de fusión estará a cubierto de toda maniobra y sorpresa, a la vez que se pondría término al parasitismo desvergonzado de los que están siempre prontos a reclamar derechos y ausentes cuando se trata de cumplir los deberes correlativos.

Esperamos, pues, que ese Comité, a la brevedad posible, se pronunciará sobre la proposición que dejamos formulada.

A fin de que vuestra labor pueda proseguirse sin obstáculos, los Comités han resuelto poner, momentáneamente, a vuestra disposición $ 200, cantidad que pueden mandar retirar en cualquier momento.

Sin otro motivo, os saludan fraternalmente, por los Comités Centrales.

Francisco Rosanova. — Secretario General de Tráfico. — **R. Kogan,** Secretario General de Talleres.

ESCALAFON DEL MERIDIANO 5o.

EFECTIVIDAD DE LOS SUELDOS

En su oportunidad, hicimos conocer los escalafones confeccionados para el personal del ferrocarril provincial La Plata a Meridiano Vo., en cuya labor la Confraternidad tuvo una representación directa. Como recordarán los compañeros, los escalafones de Meridiano Vo. se diferencian fundamentalmente de los que se han confeccionado para el personal de los ferrocarriles de jurisdicción nacional.

Los escalafones del Meridiano Vo. se asemejan en un todo al proyecto primitivo confeccionado por nuestra organización. Además, en él se han fijado los sueldos para todo el personal, elevándolos — en su conjunto — en **36.02 o|o** sobre los anteriores.

Los gastos en concepto de sueldos y salarios antes alcanzaban a pesos 65.826.00, mientras que por escalafón, dicha suma se elevará a pesos 89.537.00.

Sin embargo, el personal, hasta la fecha no ha podido disfrutar de estos beneficios que le acuerda el escalafón, debido a que la legislatura provincial, no sancionó el presupuesto en el cual habíanse incluído estas nuevas asignaciones.

Los camaradas del Meridiano, tan directamente afectados por la morosidad de los legisladores, han formulado su más enérgica protesta contra semejante anomalía. La Junta Central, por su parte, atendiendo los deseos de los compañeros gestionó ante el gobierno de la provincia la efectividad de los sueldos.

El P. E. de la Provincia, dándose cuenta de la gravedad de la situación, con fecha 2 de diciembre adoptó la resolución que más abajo publicamos, por la cual se dispone que, a partir del 1o. del mes en curso, los salarios se pagarán de acuerdo a la nueva escala que fija el escalafón.

He aquí el texto de la resolución gubernativa:

La Plata, diciembre 2 de 1921. — Visto el informe de la Junta Consultiva del Ferro Carril al Meridiano V., respecto a la solicitud del personal obrero del citado ferrocarril en lo que a renumeraciones del escalafón se refiere y

Considerando:

Que el móvil que ha inspirado los decretos No. 434 del 24 de Febrero de 1921; el de fecha Julio 1o. del corriente año como también el de fecha Septiembre 5 de 1921 no ha sido otro que el de equiparar las condiciones de trabajo del personal obrero ferroviario del Estado, así como sus remuneraciones, con las que percibe el personal de las empresas particulares y oficial en el órden nacional, realizando así principios de equidad impuestos por el mejor servicio ferroviario y en consonancia con análogos principios implantados en todos los estados del universo.

Que si bien, al aprobarse por decreto No. 113 del corriente año y con carácter general las estipulaciones formuladas por la Comisión mixta del personal ferroviario provincial y los funcionarios públicos de conformidad con la resolución del Poder Ejecutivo de fecha Julio 1o. de 1921, se dejó expresa constancia de que dicha aprobación sólo importaba la ejecución inmediata de parte del Poder Ejecutivo, de aquella que corresponde a sus facultades privativas y no exijan para su cumplimiento autorización expresa de la Honorable Legislatura;

Que, a tal efecto, el Poder Ejecutivo elevó con fecha 17 de agosto el mensaje respectivo solicitando a la Honorable Cámar de Diputados, la inclusión en el proyecto de presupuesto de las nuevas escalas de sueldos;

Que finalmente, ambos despachos de la Comisión de Presupuesto e Impuestos de la H. Cámara de D. D. en el proyecto de presupuesto de 1921, han hecho suyos los aumentos que ahora se solicitan.

Por estas consideraciones el Poder Ejecutivo resuelve:

Artículo 1o. La Junta Consultiva del Ferro Carril de La Plata al Meridiano V., elevará al Ministerio de Obras Públicas, la clasificación y distribución del personal escalafonado, estableciendo el importe que de ello se derive con relación al presupuesto vigente, a fin de que el P. E. ordene el pago de los haberes devengados desde el 1o. de Diciembre del corriente año. En cuanto a los haberes anteriores, desde el 1o. de Julio de 1921, se solicitará oportunamente de la H. Legislatura un crédito para su pago.

Art. 2o. Hágase saber, comuníquese, etc.

MONTEVERDE. — Juan B. Rivera.

Pequeñeces...

EL VALOR DE CIERTAS DECLARACIONES

Desde hace varios números, venimos ocupándonos del cambio de imprenta para la confección de nuestro periódico. Por lo tanto, consideramos superfluo repetir aquí las razones otras veces expuestas, ya que hoy nadie puede ignorar — a no ser por cálculo o interés — los fundamentos de carácter solidario y de orden moral que han determinado a los comités a retirar el periódico de la imprenta de "La Vanguardia".

Sin embargo, como lo comisión general administrativa de la Federación Gráfica Bonaerense parece haber tomado a su cargo la ímproba tarea de justificar el despotismo que la imprenta de "La Vanguardia" practicó con "La Organización Obrera", órgano de la F. O. R. A. y la explotación descarada que la administración de la misma hacía con nuestro periódico (porque es sabido que "La Vanguardia" llegó a cobrarnos un 50 o|o más de lo que nos cobra una empresa capitalista) nos vemos en la necesidad de comentar de nuevo estas cosas, a fin de que todos puedan sino ver, vislumbrar las falsedades y mentiras que se emplean en defensa de los móviles nada elevados ni dignos a que obedecen o parecen obedecer ciertas declaraciones.

A este fin, haremos notar que según una publicación reciente — que los desinteresados y distinguidos moralizadores de "La Vanguardia" publican con carácter casi permanente — la comisión G. Administrativa de la Federación Gráfica Bonaerense, al hablar de los talleres de "La Patria degli Italiani", **declara que los linotipistas y tipógrafos de día que confeccionan "La Epoca" y que han confeccionado "El Telégrafo" son obreros organizados.** En la misma publicación se dice que el personal de noche y el personal de máquinas son crumiros; pero no se dan mayores explicaciones respecto a esto último.

Por esta misma declaración nos enteramos — ¡con el júbilo que es de imaginarse! — que, excepto los dos primeros números de EL OBRERO FERROVIARIO, éste no es compuesto por crumiros, aunque, sí impreso ya que todo el personal de máquinas, a juzgar por la declaración aludida— está en esa triste condición.

Pero, esta última afirmación entendemos que no puede ser exacta. La C. G. A. debe confundir y confunde — evidentemente — a los obreros no organizados con los crumiros. Los términos crumiros, carneros, esquirols, etc., se aplican a aquellos infelices obreros que traicionan a sus hermanos, trabajando cuando el sindicato obrero declara una huelga, pero nunca a los obreros que simplemente están desorganizados. Un obrero consciente puede trabajar — y trabaja generalmente con otros obreros no organizados — pero no puede — sin incurrir a su vez en una traición — trabajar con crumiros, ya que en este caso, queriendo o no, vendría él también a ser crumiro.

Por esto nos llama la atención esa confusa declaración de la C. G. A. ya que no es razonable pensar que obreros gráficos no conozcan el valor de términos tan corrientes y vulgares, aparte de que el simple y común buen sentido — que en la realidad no es ni muy simple ni muy común — nos advierte que no es posible admitir una situación tan arbitraria y caprichosa como la que pretente establecer esa comisión.

Pero la C. G. A. — que ha tomado a su cargo la defensa de lo indefendible — tiene forzosamente — ya que le ha faltado valor para rectificarse— que apelar a argumentos tan inconsistentes y casuísticos como estos de que hay crumiros y a la vez obreros en condiciones, o sea, que se carnerea y no se carnerea al propio tiempo.

No debemos, sin embargo, apresurarnos mucho. En la declaración hay cosas más graves aún que el uso o abuso de términos que no corresponden, y sobre cuyo correcto empleo no somos nosotros — lo confesanros — los que podemos hablar más fuerte. Lo más notable e interesante de dicha declaración está en esto: que ella rectifica, o mejor dicho, desmiente y desautoriza todas las afirmaciones que sobre el mismo asunto hiciera esa misma C. G. A. en la nota que 15 días antes enviara al redactor de nuestro periódico, y que hemos publicado en nuestro número anterior

Según la última declaración que comentamos y que apareció por primera vez en "La Vanguardia" del 7 de Diciembre, tenemos que la C. G. A. declara que los linotipistas y tipógrafos de día etc., son obreros organizados, mientras que antes — es decir el 17 de noviembre — en la nota al director de EL OBRERO FERROVIARIO, la misma comisión decía lo contrario. En aquella nota, después de hablar del conflicto de Gath y Chaves, etc., la comisión gráfica decía lo siguiente de los talleres de "La Patria degli Italiani":

"Y bien; desde entonces la F. G. B. y su control, en esa casa desaparecieron con todas las mejoras que habíamos logrado conquistar, dándose el

caso que la vez que lograba penetrar en esos talleres alguno de nuestros socios a objeto de agitar el personal, de inmediato era despedido al ser descubierto. Y esa situación continúa subsistiendo en esa casa aun cuando haya algunos asociados que permanecen ocultos a los ojos de la dirección de la misma y a quienes le toleramos la estada allí, como decíamos, a los fines de organizar el resto del personal y lanzarlo nuevamente a la lucha.

"A este estado de cosas, debemos agregar, además, que las condiciones de trabajo que reinan en esos talleres, son bastante miserables trabajando el personal de día cerca de nueve horas diarias y el de noche más de lo que corresponde — según confiesan los propios obreros de la casa en cuestión, en una nota por ellos suscripta y que obra en nuestro poder, — cuando la tarea en los talleres de diarios, por ser ardua, no pasa de seis o siete horas a lo sumo, mientras que en las casas de obras donde rigen nuestras condiciones, el horario es de 44 horas semanales".

Estas dos declaraciones — que como se ha visto sóo distan entre sí poco más de 15 días — y que emanan de las mismas personas y que se refieren a los mismos hechos, no pueden ser más chocantes y contradictorias.

De acuerdo con la primera, allí no rigen las mejoras conquistadas; no hay tampoco obreros organizados, y cuando alguno de éstos va a trabajar allí "en las condiciones bastante miserables que rigen" y llega a ser descubierto de inmediato era despedido. Esta era la situación — ¡lo repetimos! — según la nota de la C. G. A. que la Federación Gráfica, con fecha 17 de noviembre, nos envió a nosotros. En cambio, según la publicación de fecha 7 de diciembre, que la misma C. G. A. hace, a insistencia de los obreros organizados, nos encontramos con una situación fundamentalmente distinta, a saber:

1o. Que rigen las mejoras conquistadas. (Porque de no ser así los obreros organizados estarían carnereando).

2o. Que hay obreros organizados.

3o. Que no es cierto que la administración despide a los obreros — al enterarse que están organizados. (Porque de ser así, la declaración de la comisión habría que juzgarla como una delación destinada a promover la destitución del personal de día, que está organizado(; y

4o. Que la expresión de organizados "que permanecen ocultos" era una inexactitud como muchas otras, ya que han sido éstos los que han exigido la publicación que comentamos.

Con esto, quedan confirmadas todas nuestras afirmaciones. En cuanto a la actitud de la comisión de la Federación Gráfica, creemos que no nos corresponde juzgarla. A nosotros nos basta con justificar nuestra actitud, y creemos haberlo conseguido. Nos parece haber demostrado:

1o. Que al retirarnos de "La Vanguardia" hemos cumplido con un deber solidario; 2o. Que hemos defendido los intereses del gremio poniendo término a un despojo que aquélla realizaba.

Con lo expuesto nos parece que hay suficiente, por este número. Más adelante, quizás, tengamos oportunidad de volver sobre el asunto, y hemos de poder decir algunas cosas más curiosas e interesantes, que es prudente callar hoy.

Postcriptum.— En corroboración de lo que antecede, nos es grato hacer constar que la comisión gráfica, se ha rectificado una vez más, en su órgano oficial "El Obrero Gráfico". Según la declaración que aparece en éste, en las talleres de "La Patria Degli Italiani" hay — como lo hemos dicho desde el primer momento — obreros no organizados, pero no crumiros propiamente dicho.

"La Vanguardia", con esa sensibilidad exquisita y propia de los buzones, ha publicado ayer la nueva declaración, que desmiente a la que la misma publicara en los días 7, 9 y 11. Esta nueva publicación va acompañada de un comentario tan amplio y elocuente, como el que hizo sobre la hazaña de su amigo Basanta: silencio absoluto.

En estos días de bochorno ¿no es realmente envidiable la frescura de ciertas gentes? Tenía razón Voltaire al decir que había cosas que daban unas ganas locas de andar a cuatro patas.

RESULTADO DE UNA CONSULTA

Como hemos tenido oportunidad de informar, los comités centrales solicitaron a la comisión de la Federación Gráfica, una nómina de las imprentas que estando en "condiciones" con dicha organización, tuvieran elementos técnicos para confeccionar nuestro periódico. La comisión gráfica, nos remitió una nómina que comprendía 44 establecimientos, que, según la misma nota, eran los únicos que disponían de los elementos técnicos como para poder confeccionar nuestro periódico. A todos éstos, se le pasó la circular, pidiendo presupuesto, que hemos publicado en EL OBRERO FERROVIARIO anterior.

A esa circular nuestra, sólo contestaron diez establecimientos. De éstos, sólo una — la imprenta de J. Maggiolo — remitió presupuesto, el que no pudo ser aceptado por exigir la misma un plazo mínimo de 8 días, para la confección de cada número de nuestro periódico.

La respuesta de los nueve establecimientos restantes ha sido completamente negativa. Para que los camaradas puedan juzgar con conocimiento de causa, a continuación transcribimos dichas notas:

Establecimiento Gráfico Enrique L. Frigerio. Escritorio y talleres Piedras 405 al 417.

Noviembre 23 de 1921. Sres. secretarios de la Confraternidad Ferroviaria, Sindicatos de Tráfico y Talleres, Méjico 1856. Capital.

Muy señores míos:

En contestación a su muy atenta del 21 del corrinte, por la que me solicitan presupuesto para la impresión de EL OBRERO FERROVIARIO lamento tener que manifestarles que, actualmente, por exceso de trabajo, me es imposible aceptar el referido.

Con este motivo, saludo a Vds. muy atte. y S. S. S. pp. Enrique L. Frigerio. R. Moncado.

Imprenta y encuadernación Bautista Fueyo. Casa importadora y Editora. Ventas por mayor y menor. Azcuénaga 16. Buenos Aires.

24 de noviembre de 1921. Sindicatos de Tráfico y Talleres.

En contestación a la vuestra 21 del corriente no acompaño presupuesto para la impresión de EL OBRERO FERROVIARIO por tener que imprimirlo en dos veces y ser muy largo el tiraje pues resultarían 90.000 impresiones que representan unos diez días de máquina y no podría casi hacer otra cosa.

Agradeciéndoles la atención los saluda atte. — Bautista Fueyo.

Cartonería Concari de E. Vanselow. Escritorio y Talleres Cangallo 3637.

Buenos Aires Noviembre 25 de 1921. Señores secretarios de los Sindicatos de Tráfico y Talleres de la Confraternidad Ferroviario. Méjico 1856. Ciudad.

Muy señores míos:

Acuso recibo de su muy estimada de fecha 21 del actual, en la que tienen la gentileza de invitar a esta su casa, a dar precio por la impresión del periódico que ustedes editan, y al expresarles mis gracias por su atención, lamento manifestarles que mis talleres de imprenta no se hallan actualmente preparados para esa clase de trabajo, pues hasta ahora sólo los he usado para complementar los trabajos de cartonaje.

Con estos motivos me es grato saludarles muy atentamente. S. S. S. — pp. E. Vaselow. M. Gamplini.

Establecimiento Gráfico Argentino. Buenos Aires.

Noviembre 24 de 1921. Señores secretarios de los Sindicatos de Tráfico y Talleres. Méjico 1856. Ciudad.

Muy señores nuestros:

En contestación a su muy atenta carta de fecha 21 del corriente, lamentamos no poder remitirles el presupuesto solicitado, por no sernos posible hacernos cargo de la impresión de dicho diario, debido a los múltiples trabajos en obra y los compromisos contraídos, para determinadas fechas, con anterioridad a su estimado pedido.

Al agradecer su atención, saluda a ustedes muy atte. S. A. Establecimiento gráfico Argentino. Antes Wiebeck, Turti y Compiani

Cromo Litografía e imprenta Archelli y Viarengo.

Buenos Aires, Noviembre 24 de 1921. Confraternidad Ferroviario. Sindicatos de Tráfico y Talleres. Méjico 1856. Ciudad.

Muy señores nuestros:

Refiriéndonos a su atenta del 21 del corriente, sobre cotización de precios para la impresión, confección y expedición de su órgano de publicidad EL OBRERO FERROVIARIO, debemos manifestarles que la índole de nuestro trabajo y la especialidad en litografía a que nos dedicamos nos impide dejar complacidos sus deseos, que lamentamos.

Saludan a ustedes muy atentamente, S. S. S. pp. Archelli y Viarengo, A. F. Botta.

Oscar B. Mengen. Imprenta, litografía, encuadernación. Calle San Martín 315. Buenos Aires.

24 de Noviembre de 1921. A la secretaría Central de los Sindicatos de Tráfico y Talleres. Capital.

Muy señores míos:

Obra en mi poder su atenta del 21 del corriente, de cuyo contenido he tomado debido nota. En su contestación tengo que comunicarles, que mi establecimiento no se dedica a la edición de periódicos, especializándose en trabajos comerciales.

Saludo a ustedes muy atentamente. S. S. S. Oscar B. Mengen.

Imprenta Fontana de José Fontana y Francisco Traverso. Buenos Aires. Avenida de Mayo N.o 1139.

Buenos Aires, Noviembre 25 de 1921. Sr. Presidente de Confraternidad Ferroviaria. Ciudad.

Muy señor nuestro:

Acusamos recibo de su pedido de presupuesto de fecha 21 del corriente, cumpliendo en manifestar a usted que por dedicarnos a trabajos comerciales, no podemos presentar propuesta para la impresión de EL OBRERO FERROVIARIO.

Sin otro particular, saludan a usted muy atte. Ss. Ss. Ss. p. Fontana y Traverso,

Compañía General de Fósforos, Talleres heliográficos ex Ricardo Radaelli. Paseo Colón 1266.

Buenos Aires, Noviembre 28 de 1921. Señores Secretarios generales de los Sindicatos de Tráfico y Talleres. Méjico 1856. Capital.

Muy señores nuestros:

Dada la clase de maquinaria de que disponemos y los trabajos a que nos dedicamos, no podemos hacernos cargo de la impresión de su órgano EL OBRERO FERROVIARIO.

Aprovechamos la oportunidad para saludar a ustedes muy atte. Ss. Ss. Compañía General de Fósforos. Talleres Heliográficos ex-Radaelli. — Celeño, sub director.

Taller Gráfico de L. Bernard. Impresiones en general. Linotipía, obras, revistas, comerciales, etc. Bustamante 618.

Buenos Aires, diciembre 1o. de 1921. Comité Central de los Sindicatos de Tráfico y Talleres.

Muy señores míos:

En respuesta a su circular pidiendo precio por la impresión de EL OBRERO FERROVIARIO y expedición del mismo, me es grato expresarle la imposibilidad en que me hallo para poder imprimir con la requerida celeridad de su gran tiraje — 45.000 ejemplares — el periódico de ustedes.

Para ello se necesita rotativa, y por esta consideración fué que Vds. lo retiraron de mi taller, atendiendo a la conveniencia de poderlo imprimir y expedir en un solo día.

Salúdoles atte. — Luis Bernard.

Con lo que antecede queda demostrado, una vez más, que han faltado a la verdad los que se han permitido aseverar que "había muchas imprentas en condiciones y dispuestas a confeccionar nuestro periódico".

Por último, hemos de manifestar, que no obstante el resultado negativo de la consulta, no abandonamos el propósito de hacer nuestro periódico en una casa que reconozca la organización gráfica, y no haga de ese reconocimiento una arma contra los adversarios de ideas y un artículo de especulación contra las demás organizaciones obreras.

¡DE PIE, FERROVIARIOS!

Faltan ya pocos días para el vencimiento del plazo dado por nuestra organización a empresas y gobierno para la terminación de los escalafones y solución de los asuntos sometidos a la consideración del ministro de obras públicas, no obstante lo cual, nada se hace para conjurar el conflicto que, a medida que transcurren los días, se hace más inevitable.

La actitud de burlona despreocupación de empresa y gobierno ante el problema que con toda claridad les ha planteado nuestra organización, ha producido profunda indignación entre los trabajadores ferroviarios que, ante esa provocación se agitan, dispuestos a conquistar por la fuerza lo que se les niega a pesar de la razón y justicia de sus modestas peticiones.

La espectativa, pues, es general. Todos, absolutamente todos los obreros del riel esperan ansiosos el vencimiento del plazo dado para entrar en acción.

Y no podría ser de otra manera, pues no es posible continuar soportando la violenta situación creada por la necia intransigencia de las empresas y la indiferencia del gobierno que, en su afán de quedar bien con unos y otros, no repara en la responsabilidad que se está acarreando sobre sí.

Los trabajadores ferroviarios todos tienen plena conciencia de su derecho a mejorar su mísera situación económica. Nadie que no sea un torpe o un malvado, puede negar a los ferroviarios, que son los más activos propulsores del progreso del país, su derecho a una vida mejor. Sin embargo, las empresas ferroviarias que multiplican sus fabulosas ganancias a costa del a miseria de sus obreros, lejos de reconocer esto, aún pretenden hacer creer que los ferroviarios están en excelentes condiciones y se permiten hablar de la conveniencia de rebajar los sueldos. Esto es la mejor demostración de los propósitos que hacia sus obreros abrigan los representantes del capitalismo ferroviario, razón por la cual es necesario no tenerles ninguna consideración, pues es la más grande de las aberraciones ser considerados con tan indignos e irreconciliables enemigos.

Así planteadas las cosas, conviene recordar a los compañeros la imperiosa necesidad de que se mantengan firmes en sus puestos, sin vacilaciones de ninguna clase hasta obtener la satisfacción de nuestras aspiraciones.

Seguramente los enemigos de nuestra clase, han de intentar confundirnos para que así puedan derrotarnos las empresas.

Pero, nosotros que ya conocemos las armas del enemigo, debemos destruirlas con nuestra firme voluntad de vencer.

La unión debe ser nuestra mayor preocupación. Estando unidos seremos fuertes y más que fuertes, invencibles.

Por la materialización de nuestros sagrados anhelos de mejoramiento; por la conquista del respeto a que somos acreedores, preparémosnos para la lucha, compañeros!

Que ni uno solo sea cobarde en esta hora en que es necesario castigar la provocación de nuestros explotadores!

Ramón GUERRA

LA VERDADERA SOLIDARIDAD

NUESTRO DEBER DE FERROVIARIOS

Desde un tiempo a esta parte, los sindicatos del interior del país, están siendo víctimas de la reacción capitalista y gubernamental, como así de la liga patriótica argentina. Ya muchos sindicatos han sido destruídos, habiendo sido substituídos por sociedades patronales y donde se ha implantado el trabajo "libre", o más bien dicho la "explotación libre". Los sindicatos que más han sufrido esta reacción capitalista y liguista, son los estibadores, conductores de carros y oficios varios.

Es bien conocido que tanto los capitalistas como la liga patriótica siempre aprovechan para destruir los sindicatos, aquellas épocas del año en que, debido a la escasez de trabajo, por haberse pedido en parte la cosecha, hay abundancia de trabajadores sin ocupación. Estos son contratados y llevados de un pueblo a otro, pagándosele salarios altos, con el único fin de suplantar a los trabajadores federados y así poder destruir el sindicato. Si esos trabajadores hacen resistencia y van a un conflicto para defender la organización, son masacrados en plena calle por los asesinos de la liga de tenebrosos, y las fuerzas del escuadrón de cosacos y después que han sido apaleados los conducen a un presidio. Ante esta reacción de la clase capitalista y gubernamental e infamias de la liga patriótica contra nuestros compañeros, los ferroviarios pueden contrarrestar esta clase de maniobras. Pues, si nosotros los ferroviarios hiciéramos como hacen esos abnegados marítimos y boiocteáramos toda carga cargada por traidores, sería lo suficiente para llevar a esos compañeros a un hermoso triunfo. Toda maniobra para romper la organización sería inútil, no como pasa en la actualidad que todos los traidores rompehuelgas y carneros sin destinos están reemplazando a los trabajadores federados, a esos compañeros de sana conciencia. Y bien, el boycot que yo propongo y que creo ha de dar un resultado práctico, es como expongo a continuación. El boycot sería aplicado a todo vagón de cereales que fuera cargado por traidores; para esto el sindicato de cualquier localidad que fuera a la huelga, reclamando alguna mejora, o que fuera planteado por la parte patronal, como así por la liga de tenebrosos y estos compañeros fueran reemplazados por carneros, este sindicato deberá dirijirse por nota dando todos los datos necesarios a la sección más próxima de la Confraternidad Ferroviaria. La sección que reciba una de estas comunicaciones, una vez discutida en una asamblea mixta, pasaría el asunto a los cuerpos centrales de la Confraternidad Ferroviaria y a la F. O. R. A., quienes de inmediato se abocarán al estudio de este asunto, tratando la mejor forma de aplicar un riguroso boicot y así cooperar al triunfo de estos compañeros. Yo tengo la firme convicción de que todos los ferroviarios que tengan que intervenir en un asunto de esta índole, han de cumplir con su deber de trabajadores de conciencia. Para esto sólo se requiere un poco de buena voluntad y energía por parte de nosotros, rehusándonos, cuando sea necesario, a despachar, enganchar y trasportar todos los vagones cargados por carneros, cuando así lo ordenara la Confraternidad y la F. O. R. A..

Yo espero que tanto los maquinistas y foguistas como los guardas y palanqueros de trenes de cargas, y los cambistas, peones y empleados de oficinas de estaciones, se han de rehusar a efectuar este trabajo en cualquier localidad que se aplique el boycot, a los señores cerealistas, que no quieran reconocer las organizaciones obreras. En esta forma sería lo suficiente para llevar, en todos los casos, a estos compañeros a un hermoso triunfo.

Así como los compañeros marítimos expenen hasta la estabilidad de sus puestos para prestar solidaridad a sus compañeros de causa, aplicando un riguroso boycot a toda mercadería que es cargada por traidores, así también nosotros los ferroviarios podemos y debemos hacer en todos los pueblos de la república. Supongamos que en alguna estación donde fuera necesario boycotear toda carga manipulada por carneros y estar el sindicato o sindicatos en conflicto, los compañeros cambistas, capataz y empleado no quisieran acatar las resoluciones de la Confraternidad, por temor de ser exonerados, estarían los compañeros maquinistas, foguistas y guardas, que se rehusarían a salir con el tren. Ahora supongamos también, que algún vagón boycoteado fuera trasportado, estarían los compañeros de las estaciones de empalme, que se rehusarían a maniobrar con estos vagones. Para esto tendrían que ser avisados con el tiempo necesario, tarea que debería efectuar el sindicato en conflicto, mandando notas a la sección de la Confraternidad, con quien desde el primer momento deberá estar en continua correspondencia y ésta con la Junta Central, comité de tráfico, talleres y tracción, y F. O. R. A.. También sería de mucha importancia que siempre que pudiera la Confraternidad destacase un delegado en ésa localidad, para dirigir el boycot y al mismo tiempo en cada tren de carga que venga a entrevistarse con los maquinistas y guardas, dándole todos los datos necesarios. Ahora bien; en la misma forma que dejo expuesto podríamos cooperar, cuando la F. O. R. A. haga salir en jira de propaganda a sus delegados federales, por el interior del país, para reorganizar todos los sindicatos que han caído, culpa de la reacción capitalista y gubernamental. Yo, como un ardiente propagandista y defensor de la Confraternidad Ferroviaria y de la F. O. R. A., estaría muy agradecido tanto a la F. O. R. A. como a la Confraternidad, si de inmediato se abocaran al estudio de este asunto tan importante y enviaran circulares a todas las federaciones, sindicatos y secciones del país, para que éstos se expidan al efecto y así llegar a un acuerdo sobre este problema tan importante. Espero, pues, que tanto la F. O. R. A. como igualmente la Confraternidad, no dejarán pasar por alto esta iniciativa que propongo para bien de nuestra clase. Si nosotros los trabajdores queremos emanciparnos del yugo capitalista, es preciso, ante todo, la solidaridad entre todos los productores. Como un soldado del ejército proletario, que agrupa la Confraternidad y la F. O. R. A., estoy decidido a exponer la estabilidad de mi puesto y todo lo que fuera necesario, para prestar solidaridad a nuestros compañeros del campo y espero de los demás ferroviarios han de hacer otro tanto, en bien de los compañeros agrarios.

A la obra compañeros, solidaridad a los trabajadores del campo!

¡Viva la unión de todos los productores! ¡Viva la Confraternidad Ferrviaria! ¡Viva la F. O. R. A.!

Marcelo LETURMY

¿UNION?

(REPLICA A UN CALUMNIADOR)

Bajo este epígrafe aparece en el órgano del llamado Sindicato de los Trabajadores del F. C. C. A", "La Voz del Ferroviario", de fecha 15 de octubre pasado, un artículo o algo que pretende pasar por tal, y cuyo contenido revela todo el cinismo y la desvergüenza de que es capaz este "escribidor" anónimo, que no ha sido consecuente consigo mismo, de firmario, responsabilizándose, en esta forma de lo que ha escrito y pretende sostener.

El que estas líneas escribe, varias veces mencionado y acusado, como estafador y traidor del gremio ferroviario, en el artículo de marras, se permite, antes de ir al objetivo que le guía, de demostrar incontrovertiblemente, de qué parte está la razón y la justicia, y la corrección de los procedimientos adoptados, en la intervención personal con que coopera desinteresadamente y a diario en favor de los sanos intereses del gremio ferroviario, como obrero organizado y consciente de sus deberes y derechos para con los demás compañeros asociados, que ha tenido y tiene como norma de conducta que se ha trazado a sí mismo. Y para esto no ha necesitado la colaboración u orientación de nadie; seguir su derrotero forjado en la propia conciencia, fruto de la obra diaria, y tiene como principio el de no molestarse lo más mínimo por las críticas que en todo momento, gente sin escrúpulos y enceguecidos por un mal pasionismo, han querido enlodarme con sus babosas lucubraciones, empleando para esta indigna tarea a "La Voz del Ferroviario", o ya la tribuna, produciéndoles a sus autores, por su desgracia, el mismo efecto que a aquél que, pretendiendo escupir al cielo cayóle la saliva en pleno rostro.

Siguiendo, pues, mi norma de conducta, por lo que a mi persona se refiere, que como tal, soy un simple accidente de la vida, no iba a ocuparme tampoco esta vez de refutar y probar a los señores del "Sindicato" la verdad y aciertos de mis procedimientos, porque después de todo, no es a ellos a quienes debo rendir cuentas de mis actos, sino a mis compañeros de la Confraternidad Ferroviaria, ante quienes estoy en todo momento pronto y dispuesto a dar las explicaciones que se me soliciten.

Ahora bien, como en este caso, aunque en apariencia, se toque a mi persona, en el fondo se toca y ataca a nuestra organización, y es por esto que he resuelto poner las cosas en su debido lugar. Porque así espero que la malicia, la intriga y la calumnia del articulista, en primer lugar y demás "escribidores" de "La Voz del Ferroviario" en segundo, en su afán de propaganda a favor del "Sindicato", no reparan en los medios a emplearse para el logro de sus bastardos propósitos. Estos señores, con el fin de conseguir adeptos, no le importa en absoluto la actuación y comportamiento de los hombres, que otrora supieron alentar y reconocer como tales y que hoy por cálculos o por otras razones, de carácter inconfesables, se empeñan en desconocer y enlodarlas con sus calumnias y difamaciones, no dándose cuenta, de que, al obrar así se asemejan a víboras ponzoñosas, que impotentes de poder alzarse y mirar al sol, pretenden imitar el raudo y majestuoso vuelo de las águilas cuando se elevan por los espacios y contemplándolas envidiosas, desesperadas e impotentes se matan a golpes entre los peñascos que encuentran a su paso...

Quienes no conocieran la actuación de estos señores pseudo revolucionarios que en toda ocasión aprovechan circunstancias del momento, propias de la eterna evolución a que fatalmente estamos destinados como átomos de vida y parte integrante de la misma madre naturaleza, innovadora perpetua y eterna, creerán, tal vez, que dentro del gremio ferroviario, son los únicos llamados a resolver los problemas diarios de palpitante actualidad, cual nuevos "Mesías", que esparcen la buena nueva entre los ferroviarios. Pero, si se toman el trabajo de analizarlos a través de sus actos, notará con sorpresa que los pastores o los que hacen como apóstoles, ¡mártires abnegados! no buscan el mejoramiento de la colectividad, sino que tratan de acomodarse. Sin embargo, como este juego es peligroso, si se le hace abiertamente, estos señores se disfrazan y aparecen como defensores de un sistema de organización que nadie repudia, cual lo es el Sindicato por Ferrocarril; y que nuestra organización no lo rechazó, sino que lo aplazó porque en la época en que se pretendía implantarlo, ésta no estaba en condiciones para hacerlo práctico, máxime que en aquel entonces, no se podía contar con el Sindicato de Tracción "La Fraternidad" que hoy integra la Confraternidad Ferroviaria. Pero como todas estas razones, las conocen muy perfectamente y a fondo, los señores directores del "Sindicato", se cuidan muy bien de pregonarlas, pero, si, obran admirablemente, para confundir y dividir al gremio, que es, justamente, lo que ansían y aplauden en todo momento las empresas ferroviarias. Cumpliendo fielmente de este modo con el proverbio de los jesuítas: "Divide y reinarás", para mantener dispersas las fuerzas al solo objeto de que los tentáculos del pulpo ferroviario, pueda ahogar las justas reivindicaciones a que somos merecedores y tenemos derecho, como productores de la industria ferroviaria.

Para probar por una parte la sinceridad de los procedimientos que en todo momento y a diario pregonan en sus conferencias de propaganda que hacen en jiras periódicas por las secciones del F. C. C. A, manifestando a boca llena que anhelan y quieren la unificación del gremio (únicos causantes de la división del mismo) y que los que militamos en la Confraternidad Ferroviaria, no la queremos la sección Rosario del F. C. C. A. del Sindicato de Tráfico de la Confraternidad, resolvió en sus asambleas de fechas 1 y 5 de septiembre pasado, nombrar una comisión de tres miembros compuesta por los compañeros J. Lucero, E. Loza y E. Cuello, para que con otra comisión compuesta también por tres miembros del sindicato Autónomo, sección Rosario Tráfico del F. C. C. A. estudiaran las bases de conciliación y consolidación del gremio ferroviario, para así formar una fuerza única dentro de la línea del F. C. C. A.

Y, caso curioso, y contra lo que era de esperarse, dado que la Sección nuestra, como iniciadora de esta cuestión, a mi juicio (y así lo expuse en reunión de la Comisión Administrativa y luego después en la asamblea del 29 de septiembre), debía haber confeccionado y propuesto bases para entrar a discutir con el Sindicato Autónomo, en cambio se limitó únicamente a darles amplias facultades a nuestros delegados para que ellos, arribaran a un acuerdo. Y al decir esto debo advertir que no me guiaba desconfianza hacia estos compañeros como así lo hice constar, sin quoe entendía y entiendo que una cuestión de esta magnitud, debían considerarla en sus distintas faces todos los asociados de la Sección y no únicamente los delegados por cuanto nó podían ellos, por mejores intenciones que tuvieran, interpretar fielmente las aspiraciones de la Sección en este caso, como tampoco obrar con la seguridad, que era de desear habiendo la misma estipulado bases, las que servirían en todo momento como mandato para obrar de acuerdo a ellas.

Pero como esto no sucedió así y en cambio, se les dió facultades que ellos interpretaron de la mejor manera, pero que a mi juicio, no llegaban justamente a los deseos de los compañeros asociados de conciliar y consolidar al gremio, sino que se concretaron como verán los compañeros, a un acuerdo de emergencia y que, por lo mismo, cambiaba fundamentalmente la faz del asunto, por cuanto mientras se buscaba por parte de la Sección una consolidación del gremio, en cambio por lo que se observa a través del tratado, era un simple pacto entre ambas entidades para los casos de emergencia. En la reunión celebrada el 29 de Septiembre en el local del Sindicato de los Trabajadores del F. C. C. A. con la presencia de nuestros delegados J. Lucero y E. Loza,— E. Cuello ausente — y las del Sindicato de los Trabajadores, Olca, Sisón y Mandingorra se llegó a la conclusión que indican las siguientes cláusulas:

1o. Que se establezca como norma, desde la fecha, que a cada asamblea general o de Comisión Administrativa, mandar delegados por ambas partes, los cuales deberán encuadrarse dentro de las discusiones. Estos tendrán derecho y con amplia libertad a exponer su opinión (conforme).

2o. En casos de movimientos será formado un Comité Mixto compuesto por partes iguales de la Sección Rosario.

El artículo 2o. (Sisón) lo propone de acuerdo a los artículos 69 y 70 de los Estatutos del "Sindicato de los Trabajadores" — debe pasar a asamblea para su aceptación o nueva proposición.

3o. Los delegados intervinientes en esta misión deberán estar presentes en las asambleas que se informe al respecto, para atestiguar lo convenido en la fecha.

4o. Que a los efectos de mantener completa inteligencia entre ambas entidades los oradores y los órganos oficiales, deberán abstenerse de herir susceptibilidades, ni sacar a relucir cuestiones anteriores.

5o. Estas resoluciones se harán conocer a las asambleas generales para su aceptación o rechazo.

Como podrán observar los compañeros, este tratado en ningún momento podía llenar las aspiraciones del gremio, esto es, llegar a la consolidación y por ende a la unificación de nuestra organización ferroviaria. Todo lo contrario; como se verá por lo que respecta al primer articulado, cada entidad quedaba y seguía por su derrotero fijado de antemano, por cuanto en las reuniones de las comisiones administrativas y asambleas generales que realizaría cada sección, vendrían delegados para intervenir con amplia libertad para exponer opiniones.

Este procedimiento, al llegarse a adoptar, hubiera sido la creación de un sinnúmero de correveidiles, aparte de los que ya existen por desgracia en la actualidad. Vicio este de ser chismoso demasiado feo por cierto, e inadecuado en los hombres que se precian de ser orgazinados, con el que se tiende a la maledicencia y desconcierto, causando un verdadero caos dentro de las filas ferroviarias.

De este modo, además, nos vamos desviando del verdadero rol que se debe desempeñar en las filas proletarias, que es el de llegar a la emancipación total de los trabajadores la que, como dijera Carlos Marx, "la emancipación de los trabajadores debe ser obra de los trabajadores mismos".

En cuanto al segundo articulado, que se refiere a los casos de movimientos y según el cual sería formado un comité mixto para su dirección, es, bajo todo punto de vista, muy elástico, tanto, que los delegados del Sindicato Autónomo (Sisón) proponía que esto se hiciera de acuerdo a los artículos 69 y 70 de los Estatutos del Sindicato de los Trabajadores, esto es en una palabra, que debíamos estar supeditados al sistema (voluntad) del Sindicato Autónomo, en la dirección y terminación de los conflictos, prescindiendo de nuestra propia orzanización lo que no tendría ningún control en los manejos que se hicieran, para luego repetirse el estribillo de siempre: Que si los asuntos salían bien, era el Sindicato Autónomo el que se llevaba las palmas de la victoria, y si salía mal, la Confraternidad Ferroviaria era la causante de la derrota, por cuanto estaba entregada en cuerpo y alma al capitalismo ferroviario.

Articulado desde ya, completamente inaceptable por la afita de responsabilidad que debe existir y que debemos exigir, en este, como en todos los casos, de la misma índole que se discutan, por que entiendo que se ha entrado en un período de seriedad y rectitud, del cual no es posible desviarse, máxime cuando la experiencia diaria, nos está demostrando palmariamente todos los días, que para obtener nuestro mejoramiento moral y material, es necesario cultivar mucha inteligencia y capacidad societaria a fin de llegar, justamente al fin que tenemos señalado en nuestros propósitos claros y definidos, estipulados en los estatutos de la Confraternidad Ferroviaria, y que son (artículo 3o. inciso (a): Coordinar los esfuerzos de los Sindicatos que la integran, para defender los intereses y mejorar las condiciones económicas, técnicas, morales y sociales de los ferroviarios en general, y preparar al gremio para que éste asuma la gestión directa de la industria ferroviaria, de acuerdo con el principio de que los instrumentos del trabajo pertenecen al trabajador".

En lo que respecta al artículo 4o. de que deben abstenerse los oradores y órganos oficiales de ambas entidades, de herir susceptibilidades, ni sacar a relucir cuestiones anteriores sabemos, muy bien, como las gastan los "amigos" del "sindicato", y para esto me remito a los compañeros que hayan leído, o sigan leyendo "La Voz del Ferroviario" como otro cualquier pasquín que editen estos señores. Los que conocen esos periodicuchos saben del insulto, la calumnia y la diatriba en contra de nuestra organización y sus hombres que se destacan en la misma, comprobándose una vez más que no proceden ni con decencia, ni con sinceridad, como debe cuadrar en los hombres organizados, sean de esta o aquella orientación. A mi criterio, que lo uno no incomoda lo otro, es decir, "lo cortés no quita lo valiente". Pero, por desgracia, han subvertido de tal manera las cosas que los divisionistas no son ni corteses ni valientes... Y, por último, como se estipulaba en el artículo quinto del tratado, las resoluciones especificadas en los artículos del mismo, se harían conocer a las asambleas generales para su aceptación o rechazo.

Por nuestra parte, en la asamblea general convocada por nuestra sección con fecha 29 de septiembre, contrariamente de lo que se afirma en "La Voz del Ferroviario" por el "escribidor" anónimo de que esta se llevará a cabo en minoría, dándole un corte a los trámites de unificación y que se obró de mala fe, puedo manifestarlo bien alto y conmigo todos los compañeros que estuvimos en esa asamblea y que funcionaba en mayoría, pudiéndolo demostrar con las firmas de los asistentes a la misma y con el libro de actas correspondiente al hacer tal manifestación.

En esa asamblea se trató extensamente, el asunto tomando intervención en la discusión los delegados del Sindicato Autónomo, Alvarez y Mandingarra, los que de acuerdo al artículo tercero, como delegados intervinientes del tratado debían estar y estaban presentes en la asamblea informando al respecto, de lo convenido, por los delegados de ambas partes.

El que éstas líneas escribe, tomó parte en la discusión y expuso sus puntos de vista, completamente contrarios a lo convenido por los delegados de ambas entidades. Y, en cambio, propuso la moción y bases que a continuación se transcriben:

"Consecuente con las nobles aspiraciones expuestas en nuestra Sección Rosario del F. C. C. A. del Sindicato de Tráfico de la Confraternidad Ferroviaria y resuelta por esta en asambleas de fechas 1 y 5 del corriente, de plantearle a los compañeros del Sindicato de los Trabajadores del F. C. C. A., la conveniencia de la unificación de las fuerzas dispersas, en una sola organización cual la nuestra, a objeto de fortificar el gremio ferroviario dejando y desterrando para siempre las rencillas dentro del proletariado del riel, a los efectos de formar el frente único ferroviario y prepararnos para la mejor conquista de nuestras aspiraciones de bienestar económico y moral en contra de las prepotentes empresas ferroviarias:

La Sección Rosario del F. C. C. A. del Sindicato de Tráfico de la Confraternidad Ferroviaria, en la asamblea general extraordinaria, celebrada en la fecha, resuelve:

Proponer a los compañeros asociados del Sindicato de los Trabajadores del F. C. C. A., sección Tráfico Rosario, las siguientes bases:

1o. Admisión sin distinción alguna de todos los compañeros asociados de esa Sección del Sindicato de los Trabajadores como socios activos de nuestra organización la Confraternidad Ferroviaria.

2o. Computarse la antigüedad de esos compañeros en nuestra organización, de acuerdo al registro de socios de esa entidad.

3o. Renovación total de la Comisión administrativa y demás comisiones de nuestra Sección, a objeto de que en estas comisiones formen también parte compañeros de ésa sección.

4o. La Sección Rosario del F. C. C. A. del Sindicato de Tráfico de la Confraternidad, resuelve en la presente asamblea, proponer como uno de los puntos de la orden del día a discutirse en el próximo congreso de la Confraternidad Ferroviaria la siguiente moción:

¿Ha llegado ya el momento y la conveniencia de crear los Sindicatos por ferrocarril?

5o. En el caso de que la Sección Tráfico Rosario del Sindicato de los Tarabajadores del F. C. C. A. aceptara las bases estipuladas en las cláusulas Nos. 1, 2, 3 y 4 por nuestra sección, contraen el compromiso moral de solicitar de la Junta Administrativa de la Federación Obrera de Sindicatos por Ferrocarriles, su apoyo y aceptación, como así también, requieran de las demás secciones que la integran su conformidad a este convenio.

Comprometiéndose por su parte la Sección Rosario del F. C. C. A. del Sindicato de Tráfico en gestionar y obtener de los cuerpos centrales de la Confraternidad Ferroviaria al respecto, la conformidad a este convenio que se celebra con los compañeros del Sindicato de los Trabajadores del F. C. C. A. y de hecho, como consecuencia lógica con los demás trabajadores que integran la Federación Obrera de Sindicatos por Ferrocarriles.

Esta proposición que fué aceptada por nuestra asamblea, descartó por completo el convenio que se sometía a consideración de nuestros asociados y que fué confeccionado por la comisión mixta quedando de hecho rechazado.

Dejo con esto al juicio sereno e imparcial de los compañeros que lean estas líneas para que, luego de hacer las comparaciones que correspondan y sean del caso, aquilaten el valor y la eficacia del convenio por una parte y de la proposición que hiciera el suscripto a la Sección y que ésta adoptó en la asamblea de referencia, por la otra, para que una vez analizado, manifiesten su opinión al respecto.

Sabía muy bien y así lo expuse cuando fundamentaba esta proposición, que los "ases" o directores del Sindicato Autónomo, no iban a aceptar nuestras bases, como así luego recibimos contestación negativa, apoyada en evasivas y tergiversaciones. Pero el caso era y es de que los pocos hombres que están agrupados en torno de la bandera del Sindicato Autónomo, conocieran y estudiaran nuestras bases, lo que no fué posible, porque los dirigentes no le han consultado o solicitado opiniones, sobre este particular, porque así conviene a los intereses personales de estos. Pues de aceptar los asociados de esa entidad nuestras bases, aquellas se quedarían solos, dado, que según manifestaciones que hicieron en oportunidad ¡su dignidad! no les permitiría ingresar a las filas de la Confraternidad Ferroviaria.

Por lo demás, la inconsistencia del "sindicato" se evidencia con lo que sucede en la actualidad. La Sección Talleres, Rosario y Pérez está en conflicto con la empresa, la llamada Sección de Tráfico del mismo sindicato, resuelve también solidarizarse y va a la huelga... y contemplamos con sorpresa que de los novecientos cincuenta asociados que manifecstaban a diario que tenían en la víspera de la declaración de huelga, el secretario de esa sección manifstábase contrario a la misma, hacía notar que eran únicamente ciento noventa y un asociados. No se tuvo en cuenta, las atinadas palabras de ese ferroviario y se lanzaron a la huelga, pero los que lo hicieron efectiva no fué tampoco esta última cantidad, sino alrededor de sesenta hombres, y contando dentro de éstos a los ases, que figuraron unos ausentes, con permiso otros y no faltan los que se enfermaron repentinamente en esos días y otros que calculadamente se tomaron la licencia anual o casual. Y para colmo, hasta se dice que hay órdenes impartidas por la superioridad a las distintas reparticiones a que éstos pertenecen, para que una vez que se presenten a trabajar no se les moleste para nada y se les de el servicio que tenían.

¿Qué significa todo esto? ¿Desde cuando tan magnánima y generosa la empresa del F. C. C. A.? No es mi propósito e intención, el desear que estos hombres queden en la calle, pero ¿cómo es posible dejar pasar en silencio esta comedia? ¿Abrirán los ojos alguna vez los compañeros del Sindicato Autónomo? ¿No se dan cuenta a donde se les pretende llevar? ¿Podrán decirme quienes son los que no quieren la consolidación y unificación del gremio ferroviario? ¿Somos nosotros o son los directores del Sindicato Autónomo?

Ahora bien, yendo a otra parte del artículo de marras, en lo que se refiere a la adhesión de la Sección a la ex Federación, que cita el caso que en una asamblea de setenta y tres compañeros votaron treinta y uno por la adhesión, ocho por el Sindicato y veinticuatro se abstuvieron y manifiesta a continuación como una solemne sentencia: "¡oh, se repite la farsa!" — Debo en primer lugar hacer notar que el escribidor, olvida intencionalmente que en esa asamblea no se votó la adhesión. Para comprobar esto basta con que se fije bien en los apuntes de las actas que el secretario de aquel entonces guarda cuidadosamente y no las asentó como era su deber y obligación en el libro correspondiente — y que se jactaba como una hombría en que no lo había hecho. Dicha asamblea se realizó después de convocarse expresamente por tres o cuatro llamados, constituyéndose por último con el número de setenta y tres asociados.

Olvida, además, que esa asamblea no resolvió la adhesión, sino que se efectuara un voto general el que se realizó un mes después y en el que se consultaba, a los asociados si debían seguir en el Sindicato Autónomo o adherirse a la ex Federación Ferroviaria.

¿Quiere ocultar acaso, que tomaron participación en el voto general alrededor de mil seiscientos asociados y que de éstos, novecientos trece votaron por la Federación Ferroviaria y doscientos seis por la permanencia en el Sindicato Autónomo, anulándose alrededor de ciento setenta votos por no estar firmados y que el resto no votó por encontrarse en la línea en servicio?

Todavía permanecen después de dos años, las actas, votos y demás elementos de esa votación general en la secretaría de nuestra Sección para quien lo quiera revisar, y están a disposición de quien quiera comprobar lo que afirmo en estas líneas.

Ahora, yo pregunto: ¿Quiénes son los farsantes, los judas, los traidores?

Antes de terminar, quiero permitirme algunas palabras, respecto a mi persona, ¿puede el escribidor y acusador de marras comprobarme la estafa que manifiesta, que he hecho en el año 1919, con las listas de suscripción a favor de los compañeros presos a causa de la huelga de la semana trágica de Enero y que a renglón seguido afirma que en todo momento he estafado al gremio?

Quiero decirle, además, si se responsabiliza de la acusación que me hace, puede concurrir a cualquier asamblea de nuestra Sección a concretar su acusación.

Lo invito formalmente a que lo haga. Si él no puede venir a hacer esa acusación, ¿puedo ir a buscarlo a su casa, en su local social, o donde me cite y no le sea incómodo?

¿Se sentirá capaz y con valor de sostener esa acusación?

Y para terminar ¿puedo saber su nombre?

Le invito, pues, a que se descubra y no se escude en el anónimo, procedimiento este impropio de los hombres que quieren ser o pasar por tales.

Mientras tanto espereraremos tranquilos, que esto se produzca para hacer conocer una vez más a los compañeros ferroviarios en general de la conciencia y comportamiento que les anima a ciertos hombres que militan en el Sindicato Autónomo y que hoy, como siempre, se esconden en el anónimo, para llevar a cabo la tarea innoble de sus tenebrosos trabajos, en contra de los sanos y legítimos intereses y derechos que tenemos conquistados los trabajadores del riel, a costa de cruentos sacrificios, batallando con tesón y energía desde las filas de la Confraternidad Ferroviaria.

Juan L. WILHELM

ROSARIO.

SECRETARIO DE LA JUNTA CENTRAL

Advertimos que el nuevo secretario de la Junta Central es el camarada **Marcelino Buyan** a quien debe [illegible] correspondencia relacionada con la misma.

Hacemos esta salvedad para subsanar el error de la nota del número [illegible] en la que como habrán notado los compañeros, sólo aparecía **la última sílaba del nombre del nuevo secretario.**

La obra de los divisionistas

NUEVA DERROTA EN EL CENTRAL ARGENTINO

Los elementos disolventes, que han dado en llamarse "revolucionarios" y partidarios de los sindicatos por ferrocarril y que, últimamente, se aplicaron el calificativo de "único" **han llevado a los pocos obreros que obedecen a sus influencias, a una nueva y humillante derrota.**

La empresa del F. C. C. A., que en estos momentos festeja ese nuevo triunfo, ha de estarle — y al parecer le está — muy agradecida a los geniales estrategas del "sindicato".

Pero la impresión de los obreros no puede ser la misma que la de la empresa. Estos no ignorarán que los directores del sindicato promovieron la huelga intempestivamente, con el propósito de dificultar la campaña de agitación que lleva a cabo la Confraternidad.

Además, los ferroviarios del Central Argentino, han de saber hoy que el famoso sindicato de "Trabajadores", nada ha hecho para salvar de la derrota a los obreros de Pérez y Rosario.

Al contrario, cuando obligados por una asamblea de obreros, los directores tuvieron que dirigirse a la Junta Central de la Confraternidad para retirar la nota insultante y solicitar la solidaridad que necesitaban, los "ases" del sindicato, en vez de cumplir con su deber y solicitar una rápida intervención de la J. C., en una nota de fecha 4 del corriente, manifestaban que **si la Junta creía necesaria alguna gestión para solucionar el conflicto, debía antes consultarlos a ellos para proceder de acuerdo.**

Por estos medios dilatorios evitaron que la Confraternidad interviniera a tiempo y salvara la situación de esos tres mil obreros, pero, en cambio, llevaron a estos a una humillante derrota, facilitando, además, al Central Argentino la ejecución de sus siniestros planes.

He ahí, pues, la "obra práctica y revolucionaria" de los detractores de la Confraternidad Ferroviaria. Conste que no le envidiamos la triste gloria.

EL CASO BASANTA

SU REPERCUSION EN EL GREMIO — DETENCION DEL EX-SECRETARIO

La bochornosa actitud del ex secretario de la Junta Central, no ha producido en el gremio los efectos que hubieran deseado los enemigos de nuestra organización. Los militantes ferroviarios — pasado el primer momento de estupor — hanse dado cuenta que su organización, integrada por millares de hombres — no podía gozar del privilegio — que hasta hoy nadie disfruta, de estar completamente libre de individuos deshonestos.

En las demás organizaciones obreras del país han ocurrido hechos semejantes. Basanta ha tenido algunos precursores y tememos que no han de faltar tampoco continuadores e imitadores de sus procedimientos.

Sin embargo, es de esperar que éstos — los posibles imitadores — al enterarse que Basanta ha empezado a sufrir en carne propia las consecuencias de su mala acción, cambien de propósito.

El camarada Antonio Tramonti, en su calidad de presidente de la Junta Central, ha formulado ante la policía la denuncia de la defraudación de que fué víctima la Confraternidad. A raíz de esto, la policía procedió a la detención del señor Basanta, a quien sometió a disposición del juez de instrucción doctor Irigoyen.

Los parientes y amigos del ex-secretario — una vez conocida la actitud resuelta de la Junta Central — pusieron en juego todas sus habilidades e influencias, para evitar al granuja el merecido castigo. Se rasgaron los últimos restos del velo del pudor que aun cubrían sus sucias desnudeces, y se recurrió a abogados, a quien Basanta y sus allegados calificaron hasta ayer de jesuítas, por el solo hecho de creer que esas personas,—a quienes se atribuyó en publicaciones mentirosas una vinculación o influencia sobre determinados militantes, — podría hoy asegurarle una completa impunidad.

Afortunadamente, hasta hoy la justicia, en este asunto, va sobreponiéndose a la inmoralidad y a la astucia.

Y pensamos que si los camaradas que deben intervenir, siguen procediendo con la energía y entereza de que han dado prueba en los primeros momentos, es muy probable que la Confraternidad consiga, junto con la restitución del dinero, el castigo del defraudador.

'La Concordia", organillo de la famosa Asociación del Trabajo, con motivo de la expulsión de Basanta, ha tratado de hacer creer que la defraudación es el único provecho que dan los sindicatos obreros. Ignoran ú olvidan estos escribidores que es, precisamente, la Asociación del Trabajo la que recoje a todos los detritus del movimiento sindical, que luego utiliza como "asesores".

Tampoco pueden hablar de moralidad los divisionistas. Sin embargo, los divisionistas de Santa Fe, han creído su deber divulgar la hazaña de Basanta por medio de un manifiesto.

Los señores de Santa Fe, juzgando a través de su propia inmoralidad, que han ocultado todos los chanchullos y porquerías que han tenido lugar en "su" sindicato — han creído que nosotros íbamos a imitar sus procedimientos ocultando la fechoría del ex... Pero, se han equivocado. Nosotros no ocultamos canalladas, ni nos solidarizamos con porquerías. Al contrario, estamos, como siempre, dispuestos a estigmatizar a los canallas y a los puercos.

Resolución de los Comités de Tráfico y Talleres.— Sobre este particular, los comités de nuestros sindicatos en su reunión última adoptaron las resoluciones que se especifican en la siguiente nota:

Buenos Aires, diciembre 8 de 1921

A la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria. Alberti 355. Ciudad.

Estimados compañeros:

Los Comités de estos Sindicatos, en su reunión de ayer, al enterarse que merced a las gestiones de esa Junta, el ex-secretario de la misma, José S. Basanta, hállase detenido, acordaron hacerle llegar su voto de aplauso por tan enérgica y acertada medida y, a la vez, se permiten exortarlos para que se prosiga con toda energía la acción judical hasta obtener la reintegración de la suma defraudada y conseguir que sea castigada severamente la infame acción.

Entienden los Comités que se impone este procedimiento, por cuanto, a su juicio, la reptición de estos actos en el movimiento obrero, se debe a que los defraudadores de las organizaciones casi nunca han sido castigados debidamente.

También se ha resuelto significar a esa Junta Central la conveniencia de dar a conocer ampliamente lo ocurrido con Basanta, y publicar, al mismo tiempo, el informe de la Comisión investigadora, y que ha servido de base para determinar la expulsión del ex-secretario.

Sin otro motivo, aprovechamos la oportunidad para saludarlos cordialmente.

Por los Comités Centrales.

Francisco Rosanova, Secretario General Tráfico — **R. Kogan**, Secretario Genral Talleres.

Para una amplia investigación — Importante advertencia a las secciones.— La Junta Central de la Confraternidad ha solicitado el concurso de los contadores de tráfico y talleres y de tracción, camaradas B. F. Zugasti y Antonio Casacuberta, con objeto de efectuar una prolija y amplia investigación. Ambos camaradas, han iniciado ya su tarea, pero como no existen libros de recibos donde comprobar las entradas, la comisión investigadora, para subsanar dicha deficiencia y evitar posibles errores, **solicita a los sindicatos, secciones y compañeros que, por cualquier concepto, hubieran enviado dinero o valores hasta el 29 de noviembre, lo comuniquen de inmediato a la secretaría, Alberti No. 355.**

Algunos antecedentes sobre el judas Basanta

Su delegación a Bahía Blanca

La acción ruin y miserable llevada a cabo por el ex-secretario de la Junta Central, me da la oportunidad de dar a la publicidd, la obra de zapa que realizaba contra algunos compañeros que no respondían a sus tendencias y sus puntos de vista respecto al movimiento obrero.

La venida de Basanta en delegación a B. Blanca, concordó con la campaña que la dirección de "La Vanguardia" había iniciado contra nuestro viejo camarada Rosanova, a raíz de un artículo aparecido en "La Montaña", a cuyo pie se hacía figurar el nombre de éste.

Al preguntarle qué había de cierto al respecto de la tal publicación, el traidor Basanta afirmó que él estaba seguro que no era el artículo en cuestión de Rosanova, pero que había hecho la aclaración que a ese respecto publicó "La Vanguardia" para poner en aprieto a Rosanova, pues este estaba habituado a hacer lo que quería en los Comités Centrales. Este, dijo, es un zorro viejo en la cuestión obrera y cuando no la gana la empata. Es el único obstáculo que tenemos — agregó — para cambiar fundamentalmente nuestra organización y llevarla a la centralización, que es el mejor sistema, al igual que La Fraternidad. Especialmente los socialistas — continuó diciendo — estamos luchando mucho por llevar la organización a este sistema y contamos con hombres de capacidad. Pero antes tenemos que conquistar la confianza del gremio. Tenemos que cuidar mucho las delegaciones y esta fué la verdadera causa de que no enviáramos, como le habíamos prometido a la C. Mixta de Bahía Blanca, en un pedido de delegado, a Jodzinsky por sus ideas exaltadas.

De mí (decía el ladrón Basanta) a veces abusa el doctor Repetto, pues constantemente me manda a llamar por un mensajero, y yo no puedo olvidar que si soy socialista, también soy secretario de la Confraternidad. Las cosas se harán, pero con el tiempo. Tenemos un hombre que es una inteligencia en cuestiones gremiales, Coca, pero lo reservamos para el momento oportuno.

He querido hacer públicas estas observaciones, porque ellas demuestran que Basanta obraba bajo la influencia de personas ajenas a los ferroviarios, aunque se esforzara en demostrar lo contrario. Ahora sólo faltaría saber si fueron esas mismas influencias las que lo llevaron a ocupar el puesto de secretario general de la Confraternidad. Es este un punto que señalo para que los delegados al primer congreso de la Confraternidad lo estudien y lo aclaren como corresponde, pues los miembros de la Junta deben saber responder. Pues como corolario a estas observaciones, sería útil saber quien lo llevó a la Junta Central, ya que a éste no se le conocía ninguna actuación en las luchas obreras; (hasta hay quien susurra que nunca fué federado) y sin embargo, ocupó un puesto que sólo correspondía a uno de los muchos ferroviarios cesantes, que por lo menos ya han dado muestras de sacrificio por la causa obrera.

El gremio ferroviario debe aprovechar estas enseñanzas que surgen de los mismos hechos, y disponerse a controlar los actos de sus dirigentes.

Porque si dejamos sentado que la Confraternidad concede más méritos a los hombres de partido que a los que han militado en su seno, hay que darle la razón a nuestros enemigos que dicen que esta se ha convertido en una sucursal del partido socialista.

Y conste que no escribo por pasión ni sectarismo, lo que describo son hechos reales que bien observados encierran muchas enseñanzas.

Si los miembros de la Junta Central no los toman en cuenta, habrá llegado la hora de hablar claro.

Higinio GALLEGO

Nota de Redacción.— Aun cuando el camarada Rosanova, en su oportunidad, hizo la rectificación del caso, queremos aprovechar la ocasión para advertir que contrariamente a lo afirmado por "La Vanguardia", en "La Montaña" no apareció ningún artículo con su firma, ya que él no ha sido ni es colaborador de dicho diario. Lo ocurrido fué lo siguiente. El diario "La Montaña" quiso reproducir parte del artículo titulado "Nuestros censores" que Rosanova publicó en EL OBRERO FERROVIARIO No. 23.

Esta publicación, dicho diario, la hizo preceder de estos títulos: "Los ferroviarios y "La Vanguardia". — El porque de los ataques del órgano Justista. — Un artículo de don Francisco Rosanova".

Pero, ocurrió que a continuación de esos títulos — por un error de compaginación, que al día siguiente explicó "La Montaña" ampliamente — en vez de aparecer el artículo "Nuestros censores" del compañero Rosanova, se publicó un artículo anónimo sin firma de nadie.

A pesar de esto y de la aclaración terminante que hiciera "La Montaña", los señores de "La Vanguardia" en vez de proceder como personas honestas y confesar la plancha — prefirieron hundirse más en el charco [illegible] de la mentira y calumnia, y llegaron hasta a afirmar que la primera publicación llevaba la firma del camarada Rosanova, lo que era una completa falsedad.

MEDALLAS DISTINTIVO

Plácenos notificar a las secciones y asociados que ya están listas las nuevas medallas distintivo, que se ordenaron meses atrás. Las secciones que hubieran formulado pedido y no hayan recibido las medallas, se le ruega repetir el pedido.

Las medallas son de metal blanco y plata, las primeras se venden a [illegible] centavos y las segundas a $ 2.50.

Al solicitar medallas, debe indicarse el sindicato, ya que hay de tráfico y talleres.

Por la remoción del Directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias

TODOS A LA LUCHA

Hemos visto en nuestros órganos de publicidad, que casi todas las secciones han manifestado su franca protesta e indignación por las injusticias que comete el actual directorio, entrenizado arbitrariamente y con la complacencia del poder ejecutivo nacional. Muchas secciones demostraron estar dispuestas a llegar hasta cualquier medida de fuerza, si fuera necesario.

Pues bien; los hechos producidos por incuria, por maldad o torpeza de ese directorio y que se han publicado con puntos y comas y que es de conocimiento de todos los ferroviarios, debemos agregar algunos más. Por ejemplo, en la sección Mercedes, la empresa del F. C. Pacífico dió orden a dos viejos servidores, Cucaro y Luis Cari, para que se acogieran a los beneficios de la jubilación, y de hecho quedaron separados del servicio. Y el resultado fué que la empresa no les pagaba su sueldo porque ya no pertenecían a ella, ni la dichosa Caja les pasaba la jubilación, y estos pobres hombres andaban peregrinando y pidiendo a uno y a otro para que hicieran algo a su favor en el sentido de abreviar el interminable trámite ante la Caja. Y pasó tanto tiempo que uno de ellos, Cari, estuvo a punto de pedir limosna por falta de recurso, después de haber sido explotado treinta años. Ahora pregunto yo, ¿para qué sirve tener derecho a jubilación o seguro a la vejez? Para nada. Porque hay que gastar un dineral en papel sellado, y, para que después no hagan lugar al pedido.

Como se ve, las empresas y el directorio de la Caja están conspirando contra los intereses de los trabajadores del riel.

Hay casos que a obreros se les descuenta dos veces las 24 mensualidades. Los afectados reclaman a la empresa y les contestan que deben dirigirse directamente a la Caja.

He presentado una reclamación de esta índole a favor del compañero Giardelli, de la sección Alianza, y a pesar de haber transcurrido más de tres meses, ese famoso directorio todavía no se expidió al respecto.

Camaradas ferroviarios: la solución es una sola. Esperar el 31 de diciembre y las medidas que aconsejen el voto general que se está haciendo, ya sea el trabajo a reglamento o la huelga general, aplicarla sin consideración y no transar hasta tanto no alcancemos nuestro anhelo. Este movimiento debemos apoyarlo todos, sin distinción de ideas, porque es para el bien general, no hay superiores ni subalternos. A todos nos perjudica esta situación anormal insoportable porque atravesamos y tenemos que ponerle término de una vez por todas para que en lo sucesivo no seamos motivo de titeo de las empresas ni del gobierno.

Pedro SPAGNOLO

ALIANZA, noviembre 1921.

ACTOS OFICIALES

Reuniones de los comités

SESION DEL 26 DE OCTUBRE

Presentes: 14 miembros.

Preside: Rodríguez.

Acta.— Se lee y aprueba sin observación el acta de la reunión anterior.

Licencia.— Se acuerda un mes de licencia al compañero Pérez que no puede concurrir á las reuniones por enfermedad en la familia.

Renuncia.— Se acepta la renuncia del camarada Rondina del Comité de Talleres.

Asunto Basavilbaso.— El secretario de Tráfico da lectura de un telegrama de la sección Basavilbaso en el que dice se ha dirigido a la Junta Central pidiendo autorización para declarar de inmediato la huelga en el F. C. E. R. Informa, además, que la secretaría ha telegrafiado a la mencionada sección pidiéndole explique las causas por las cuales no se quería postergar el movimiento, habiendo contestado ratificando el anterior telegrada.

Después de un cambio de ideas entre los miembros presentes, se resuelve desestimar el pedido de Basavilbaso y autorizar a la secretaría para que escriba a esa sección explicando las causas de esta actitud.

Cabineros del Oeste. — Proceso Mancusso.— El secretario informa que la Cámara de Apelaciones ha fijado los honorarios de los defensores de Mancusso en $ 2.000, debiéndose agregar a esto $ 112 de sellos con lo cual alcanzan los gastos a $ 2.112, suma que fué entregada. Agrega que una vez terminado este asunto — que será muy en breve — los compañeros presos recuperarán su libertad. Se aprueba el informe.

EL OBRERO FERROVIARIO.—En vista de las resoluciones tomadas por algunas secciones censurando a los comités por el hecho de que se imprime EL OBRERO FERROVIARIO en la imprenta da "La Patria Degli Italiani", y una nota de la Federación Gráfica Bonaerense declarando que esa imprenta no está en condiciones, se resuelve enviar una circular explicando ampliamente este asunto y llamando la atención de las secciones que han tomado tan inconsultas resoluciones y, además, enviar una delegación a las secciones Alianza y Buenos Aires Sud.

Pedido de subsidio.— Se resuelve pasar a la sección Haedo un pedido de subsidio formulado por la viuda de Eugenio Civiero.

La Banda.— El secretario de Tráfico da lectura de una nota de la sección La Banda explicando las gestiones realizadas con respecto a la clasificación de las estaciones, y emplazando a los Comités para que tengan preparadas a las secciones. Se resuelve llamar la atención de la citada sección por la forma en que encara los asuntos y realizar gestiones para la solución del asunto que plantea.

Federación Internacional de Obreros del Transporte

(Del Boletín Informativo)

Continuando la traducción de las interesantes noticias que contiene el "Boletín" de la Internacional del Transporte, damos seguidamente la breve reseña referente al personal ferroviario y del transporte de algunos países.

GRAN BRETAÑA

PERSONAL FERROVIARIO

La Great Eastern Railway y su personal.— La direcciól del Great Eastern Railway efectuó recientemente una conferencia, presidida por el director general, con los representantes del personal y de las organizaciones, con el objeto de encarar tanto la situación presente como la ulterior .

Cramp, representante de la N. V. R., señaló el carácter histórico de la asamblea, la cual no tiene precedente en la historia de los ferrocarriles ingleses. La asamblea no adoptó resoluciones definitivas.

GRAN BRETAÑA E IRLANDA

Gran Bretaña e Irlanda

En marzo de 1921 se hallaba en servicio, en las 57 compañías de ferrocarriles de Gran Bretaña e Irlanda, el personal siguiente (no están incluídos los obreros que hacen el servicio militar, los empleados auxiliares que perciben como salario menos del equivalente de tres jornales por semana y los que no están al servicio directo de la compañía):

GRUPO PROFESIONAL	NUMERO DE EMPLEADOS (1) G. Bretaña	Irlanda	Total
Mecánicos, obreros en talleres	114.730	3.714	118.444
Conductores de locomotoras, fogoneros y limpia máquinas	93.652	3.313	96.965
Empleados de oficina	90.333	3.040 (2)	93.373
Vías y obras	68.377	6.133	74.510
Cargas y encomiendas	56.373	4.077	60.450
Obreros auxiliares	44.878	2.283	47.161
Semaforistas	30.736	1.216	31.952
Guardas (del servicio de viajeros y cargas)	27.169	680	27.849
Cambistas	19.081	442	19.523
Carreros y camineros	17.673	96	19.523
Adscriptos a las mensajerías	12.734	523	13.257
Otros	160.134	4.994	165.128
	735.870	30.511	(3) 766.381

(1) No están comprendidos los 1415 empleados de la Mánchester Ship Canal Company.

(2) Comprendidas 12.000 mujeres.

(3) Comprendidas 28.435 mujeres.

En Diciembre de 1913 el total era de 639 mil 323, de modo que el aumento es de 19,4 o|o.

Las desventajas del separatismo.— Ultimamente debieron iniciarse negociaciones con respecto a los salarios y la situación general, entre las organizaciones del personal, en Escocia, y la dirección de los ferrocarriles, dejando esta a elección de las entidades obreras si debía realizarse una discusión conjunta o por separado.

La "National Union of Railwaymen" contestó de inmediato que prefería realizar la conferencia en conjunto con la Unión del Personal de Locomotoras, o sea la "Amalgamated Society of Locomotive Enginurs and Firemen". Esta organización rechazó y acudió sola.

Cuando, más tarde, los representantes de la N. U. R. se presentaron ante la dirección se encontraron con que la "A. S. L. E. F." ya había tratado la cuestión de los salarios con referencia al personal de locomotoras y aceptado una reducción en los salarios que se efectuaría en dos veces.

Como se comprenderá, este modo de obrar no encuadraba en los verdaderos intereses del personal.

ALEMANIA

OBREROS DEL TRANSPORTE

La Unión alemana del Transporte en 1921

En el año 1920 se ha señalado un importante aumento de los efectivos sindicales, los que pasaron de 520.883 a 578.357, o sea un aumento de 57.474 adherentes. El número de mujeres afiliadas a la organización asciende a 77 mil 631. Adolescentes: mujeres. 751; hombres 12.013; total: 12.764.

El celo por mantener el nivel de vida de sus asociados, dió margen a que la organización plantease 6.807 movimientos de reivindicación, 397 de los cuales hubieron de solventarse por medio de la huelga. Además, en 103 casos la organización hubo de tomar la defensiva frente la actividad agresiva del capitalismo, resultando de ello 47 huelgas y 16 locauts. En estos 6.910 movimientos estuvieron interesados 804.632 camaradas organizados. El resultado de los mismos no pudo ser más halagüeño, desde que se registraron 6.870 victorias, vale decir: un porcentaje de 994 o|oo Sólo en concepto de aumentos en los salarios, apreciados globalmente, la organización obtuvo para sus asociados la cantidad de 3.872.775.036 marcos. Esto significa un aumento de 87,33 marcos por semana para cada asociado, o un suplemento anual de 4.541.16 marcos. Por otra parte, 4.107 asociados se beneficiaron de un aumento en los salarios de 7.142.148, como resultado de acciones libradas por otras organizaciones.

La mayoría de estas acciones terminaron habiéndose establecido contratos de salario. En 818 casos se obtuvieron nuevas tarifas y en 1.038 renovaciones de las mismas. Estas 1.856 comprenden a 812.305 personas ocupadas en 66 mil 603 empresas. A fin de año las cifras eran las siguientes: tarifas, 2.117; personas, 687.625; empresas, 63.484.

El monto de las estampillas de cotización pasó de 20 millones 178.088 a 26.680.206. Los camaradas desocupados fueron dispensados del pago de 422.232 cotizaciones (en 1919 esta cifra fué sólo 86.697). Los ingresos registrados en la caja central y los locales fueron de 55.962.049.51 marcos, en tanto que los gastos ascendieron a 50.383.477.43 marcos.

A fines de año la Federación del Transporte disponía de 12 millones 638.789.48 marcos.

El primer lugar lo ocupan, en los gastos efectuados por la caja central, los socorros diversos: A huelguistas, 13.540.206.33; a desocupados: 3.078.419 marcos; a enfermos: 2.669.524.75 marcos; a éstos se agregan los socorros urgentes, por fallecimiento, de Navidad (a los desocupados), de suerte que la anterior suma se eleva a 6.696.206.85 marcos. Los rubros "órganos federativos" y "administración" insumieron 5 millones de marcos, correspondiendo aproximadamente un millón en concepto de beneficencia a los "permanentes" y funcionarios honoríficos. Por su parte, las cajas locales hicieron un aporte de 1.003.420.426 marcos con destino a indemnizaciones, suma que eleva el total de éstos a 22 millones. Como detalle revelador, conviene consignar que el gasto total originado por las acciones realizadas en reivindicación de mayores salarios — con más las erogaciones que ocasionaron la ayuda a los despedidos y la defensa de obreros — asciende a 14.540.206.38 marcos.

Según puede apreciarse por los suscintos datos que preceden, la Federación Alemana de los Obreros del Transporte se halla en pleno período de florecimiento.

FRANCIA

La responsabilidad en los accidentes de trabajo.— A propósito del terrible choque que tuvo lugar en el túnel de Batiqualles, en París, los camaradas Bidegaray y Le Guen, escribieron en el diario de la Confederación General del Trabajo, "Le Puple", señalando como causas determinantes de la catástrofe, entre otras, las siguientes:

"El mal estado de conservación de las vías, el despido de personal calificado y competente, la utilización de material viejo, bueno únicamente para destinar al cajón de los desperdicios, la demora en proceder a la demolición del tunel, etc., causas todas estas de las cuales en modo alguno puede hacerse responsable al personal subalterno, pues la responsabilidad recae sobre los dirigentes de la explotación; debe citarse también como una de las causas de la catástrofe el hecho de no haber aun introducido las instalaciones modernas de seguridad.

"Si los trenes hubieran tenido los aparatos Boirault para el frenaje automático de los vagones — agregan— no habría ocurrido la ruptura del conducto de aire comprimido, y, por consiguiente, no se hubiera producido la destrucción brusca del primer convoy.

"Por otra parte, al haber construído la trasmisora del aparato Angeran, de triple señal simultánea: en la locomotora, en el disco y la cabina del guardaaguja, no hubiera habido posibilidad de catástrofe.

"Hace ya veinte años — siguen diciendo — que se reclama la instalación automática en los vagones. Hasta ahora, sólo funciona en la línea eléctrica de los Inválidos, debiendo hacer notar que desde 1913, fecha en que fué aplicado, no cuenta en su pasivo con ningún accidente o incidente".

Los nombrados camaradas expresan como motivos de la resistencia de las empresas a aplicar los susodichos aparatos, los siguientes:

"Los grandes jefes de la red no los desean porque, en caso de accidentes, siempre posibles, permiten establecer exactamente las responsa-

bilidades. Con el defectuoso material actual, por el contrario, resulta sumamente fácil y cómodo a los verdaderos responsables derivar las responsabilidades sobre los guarda-agujas o maquinistas... Los dirigentes de las redes ferroviarios son todos iguales: no quieren realizar gastos "improductivos", y los que servirían para la seguridad de los viajeros se encuentran en ese caso..."

MOVIMIENTO E INFORMES SECCIONALES

ROSARIO TRAFICO. (F. C. C. A.

La huelga del "Sindicato de los Trabajadores del F. C. C. A."—La intervención de la Confraternidad Ferroviaria, secciones Rosario.—En el F. viaria secciones Rosario.— En el F. C. C. A., los trabajadores de los talleres de Rosario y Pérez, porque la empresa quiso dejar en la calle una centena o más de compañeros, alegando el viejo e ingastable estribillo de la indispensable economía, se declararon en huelga en los primeros días del mes de noviembre último. Pocos días después se solidarizó e hizo abandono del trabajo una pequeña parte de los obreros de tráfico de Rosario y también por solidaridad se plegó al movimiento la sección Villa Constitución. Todos estos camaradas forman en las filas del Sindicato de los Trabajadores del F. C. C. A., el que está adherido a la Federación de Sindicatos Ferroviarios, Federación constituída este año en el mes de junio, en Liniers, (F. C. O.).

Después que había estado varios días en huelga, la sección Villa Constitución — por razones que ignoramos — vuelve al trabajo. Pero al día siguiente de este hecho, en Campana se declaran en huelga los compañeros Sindicalistas de los talleres, lo que aprovecha la empresa para clausurar los mismos. En conocimiento de esto Villa Constitución vuelve a ponerse en lucha después de trabajar dos días.

Estos compañeros que estaban y están aún en huelga, cometieron el lamentable error, desde su principio, de ajustarse a una resolución torpe que tomó el congreso constituyente de la nombrada Federación en Liniers, que consistía en desconocer y combatir a muerte la Confraternidad Ferroviaria, por considerarla amarilla y patronal, etc.

No cabe aquí entrar a defender la bondad de la Confraternidad Ferroviaria ni a detallar sus defectos, sólo nos vamos a limitar a detallar la intervención que las secciones confraternales de Rosario tomaron por disposición de una asamblea mixta llevada a cabo en el local de Tráfico—Güemes 2054— el día 2 del corriente mes. Y sólo a los efectos de que mejor se nos comprenda, haremos algunas objeciones, que serán útiles.

Estos compañeros del Sindicato, ajustándose a la resolución del congreso citado, creyeron que desconocer a la Confraternidad Ferroviaria y tratar por separado con las secciones que la integran, sería cosa fácil. Y pensaron también, quizás ilusionados por alguien, que si había alguna resistencia, con sólo aplicar algunos garrotazos a algunos, sería suficiente para que por miedo se empezaran a plegar individualmente al movimiento o de lo contrario que la Confraternidad Ferroviaria pediría la fuerza pública para que sus componentes pudieran trabajar y se comprobaría así su "amarillismo". Opinando así y obrando lo mismo se evitaron el trabajo de solicitar la necesaria solidaridad como correspondía, confiando siempre en la razón que les ofrecía el "pagliano". Pero los hechos, más elocuentes que las palabras de los que sostenían tan perjudicial tesis, hizo comprender a la gran mayoría de los huelguistas que iban por mal camino y que era necesario e indispensable obrar de otra manera. Esto salió del recinto a la calle y pronto ya se sabía que reinaba cierto descontento en la masa, porque no se había pedido solidaridad a la Confraternidad Ferroviaria y porque el poder del "pagliano", sin duda, aparecía a la luz del día, de muy pobre eficacia.

Llegados a esta altura, nuestra comisión mixta llamó una asamblea mixta de Tráfico, Tracción y Vías y Obras, para poner en conocimiento del gremio qué era lo que en realidad ocurría. Esto es que el Sindicato desconocía la Confraternidad Ferroviaria y que no había pedido solidaridad, sino que había la pretensión de llevarnos a palos a la huelga, según se desprendía de una nota que el C. C. de Huelga había dirigido con fecha 15 de noviembre último a la Junta Central y que ésta, con fecha 18 del mismo, transcribía acompañándola con una explicativa circular a las secciones para que éstas la estudiaran y resolvieran en consecuencia lo que creyeran más útil, porque la Junta Central consideraba denigrante someterse a la voluntad de sus amenazantes, por miedo. Y mucho menos cuando saltaba a la vista que lo que se buscaba era un cristo a quien cargarle la responsabilidad en el fracaso que forzosamente se produciría de continuar así.

En esa asamblea se tuvo el tino de nombrar una comisión de cuatro compañeros — José Fernández y Jacinto Martino, por Tracción; Esteban Loza y Eduardo Cuello por Tráfico — para que se entrevistaran con el Comité Central de Huelga, para si éstos querían llamaran una asamblea de los huelguistas, donde nuestra comisión plantearía la cuestión de la nota — que significaba el desconocimiento de la organización — para que ellos la ratificaran y poder, así, nosotros también definir actitudes.

Como ellos tenían los locales clausurados por la autoridad, se les ofreció el local de los compañeros de Tráfico para que llevaran a cabo la asamblea. Nuestra protesta fué aceptada y el día 4 de diciembre se llevó a cabo una numerosa asamblea del personal en huelga, en el local Güemes 2054. Planteado el asunto en el terreno enérgico pero razonable que correspondía, se empezó el debate que duró más de tres horas. Desde el primer momento se notó que había un escaso número de sobresalientes compañeros, que les dolía más conocer que la Confraternidad Ferroviaria existía que ver derrotado el Sindicato — es el caso de ellos — y por consecuencia lógica una buena cantidad de padres de familias sin pan para sus hijos. Pero, consignamos con satisfacción que, no obstante lo que esos hombres hicieron, la asamblea por una aplastadora mayoría, reconoció la necesidad de entrar por el buen camino y resolvió retirar la nota amenazante y enviar otra a la Junta Central pidiéndole solidaridad, pero sin darle autoridad para que la Junta Central arregle el conflicto sin antes ponerse de acuerdo con el Sindicato. (Esta parte final, la consideramos justa: que terminen el conflicto los afectados.)

Si esa armonía que buscan hoy los camaradas del Sindicato la hubieran tenido desde antes y hubiesen obrado de acuerdo con nosotros, otra sería la situación de ellos y la nuestra. Mientras que ese distanciamiento primero y esa guerra a muerte que se le declaró a la Confraternidad Ferroviaria después, sólo ha servido para que las empresas ferroviarias nos exploten más y mejor a unos y otros, porque nos inhabilitaba para la lucha.

Dura es la lección, pero si se aprovecha no serán inútiles los sacrificios que ella cuesta. Es tiempo ya que la masa trabajadora no se deje llevar tan ciegamente ilusionada por las bonitas palabras de algunos muy buenos oradores, aún cuando éstos no sean trabajadores, sino que medite si es posible y si se está en condiciones de hacer lo que esos oradores y compañeros les dicen y proponen.

Cabe declarar, también que si el acercamiento se hace, es necesario que él sea perenne, para siempre; porque es inútil que nos unamos en determinados momentos para afrontar una lucha si después, al día siguiente, hemos de separarnos y combatirnos unos a los otros. Pues eso es lo que quiere y necesita la clase capitalista para seguir subsistiendo.

Pensemos los trabajadores todos, que la unión es la que da fuerza, y unámonos en un sólo organismo para estar en ventajosas condiciones de defensa hasta en los períodos más críticos porque atraviese la clase trabajadora y para estar también en condiciones excelentísimas para atacar en cuanto la situación nos favorezca. Ese es nuestro eterno problema — planteado crudamente por la realidad — y mientras no lo resolvamos favorablemente, estaremos siempre malgastando energías que inteligentemente aprovechadas, serían una interminable cadena de glorias.

E. C.

BASAVILBASO

Entrevista de una delegación de esta sección con el administrador del F. C. E. R. — Beneficioso resultado de la misma. — Numerosos asuntos resueltos satisfactoriamente. — Una delegación compuesta por los compañeros Santiago Bataglia y Julio E. Artucio (Tráfico) y Mario Castro (Tracción), de acuerdo al mandato que les fuera encomendado, por el Sindicato Tráfico y Talleres, se han entrevistado con el administrador del F. C. E. Ríos, los días 22 y 23 de noviembre ppdo. resolviendo favorablemente los asuntos que detallamos a continuación:

Sección Basavilbaso. — Peones de combustible. — En virtud de haberse comprobado la disminución en las operaciones de combustibles que hacen injustificada la necesidad del número de operarios que se ocupaban anteriormente en este trabajo, y previa consulta telegráfica con los compañeros afectados, se aceptó llegar al siguiente acuerdo:

Tomar en carácter de efectivos ocho de los compañeros más antiguos en la empresa con un sueldo fijo de pesos moneda nacional 120 mensuales y los ocho restantes se les concede la descarga de los vagones, pagándoles 0.40 centavos la tonelada.

Los ocho efectivos estarán afectados únicamente al suministro de carbón a las máquinas.

Los ocho restantes irán adquiriendo su efectividad en las mismas condiciones de los primeros a medida que aumente el trabajo y se normalice la entrada de combustible.

Asunto guarda Casamayor.— Habiéndose comprobado que la demora de su reposición consiste en la tardanza por parte de la Dirección General de F. F. C. C., en dar su fallo, la empresa aceptó abonarle un mes de sueldo, dejando al fallo de la D. General, el pago de los meses restantes, encargándose de este asunto el compañero Artucio, que se apersonará a la D. General.

Asunto A. Sotto Villalba. — La empresa acepta modificar la situación de este compañero ya sea colocándolo en el puesto que ocupa el auxiliar Cerolini (reacio a la organización y favorito del jefe) en Basavilbaso, o regresando a su puesto primitivo en Holt; pero pide se le de lugar a que aclare con el jefe de Holt, sobre el motivo de haberle notificado a este compañero su traslado a Basavilbaso, con un mes de retardo a la fecha dispuesta por Tráfico, (esto nos demuestra que no solamente el señor Thurburn es jefe de Tráfico, sino que el jefecito de Holt también se las da de "Jefe de Tráfico").

Traslado de guardas. — Ha quedado convenido que los traslados se hagan de acuerdo a lo que pida el personal.

Rebaja categoría guardas primeros. — Emilio Bertos, Florentino Rodríguez, Silvio Merlo, Oscar Botta, Serviliano Cabral y Pedro Fernández.

Se resuelve reponerlos nuevamente a la categoría primitiva como lo pide la comisión, a la mayor brevedad, rebajando a aspirantes a guardas con menor antigüedad en la empresa.

Asunto Jacinto Benítez. (Cambista Gilbert). — No ha sido posible conseguir la reposición de este compañero debido a los malos antecedentes que tiene registrados en su legajo personal y que consta en una copia que ha sido entregada a la delegación.

Albañil Fermín Calderón. — La empresa ordena pagar al citado el mes de aviso, siendo éste empleado a sueldo.

Pago de horas extras. — Talleres. — La empresa reconoce y se compromete a pagar las horas extras de acuerdo con la Reglamentación del Trabajo, debiendo tener cuidado los compañeros que al confeccionar las planillas se hagan figurar las horas nocturnas. (Sistema decimal),

Si en planillas anteriores las horas nocturnas no han sido abonadas con el 100 por ciento, el personal deberá reclamar el pago de la diferencia.

Observaciones al personal. — La empresa pide que cada caso que se produzca se haga conocer a la superioridad, para tomarlo contra el culpable (se entiende contra altaneros y alcahuetes), debiendo hacerse en forma correcta.

A raíz de denuncias hechas por la comisión, contra el encargado del depósito de Basavilbaso, **Angel R. Farías** (liguista crónico), la superioridad resolvió trasladarlo a este punto a la brevedad.

Capataces de vías y obras. — Primero: La empresa declara que la rebaja se ha hecho general en toda la línea.

Segundo: Que por el momento no puede acordarse el aumento de sueldo que piden, por estar éstos a determinarse en el escalafón.

Tercero: La empresa ha hecho escribir a todos los ferrocarriles averiguando si se provee de trajes de agua a este personal y en el caso de ser así los acordará en seguida.

Cuarto: La empresa declara que las herramientas que debe llevar el capatáz en sus recorridas son únicamente el martillo y la llave y que les supliría velocípedo si se justificara que en algunas secciones fuera necesario llevar herramientas en un peso mayor de 20 kilos, declarando que si en algún caso un capatáz fuera obligado por el inspector a llevar mayor peso se procederá en contra de éste, lo que deberá ser denunciado de inmediato a la superioridad.

Quinto: La empresa acepta que se continúe con el mismo horario, debiendo los capataces que estuvieran conformes con esto, solicitarlo al inspector para que éste lo haga saber de inmediato a la superioridad.

De estos pedidos deben enviar copia a la sección Basavilbaso.

Sección Gualeguay. — Asunto ex guarda Rafael Giaccio. — La empresa acepta que éste presente su solicitud como aspirante a guarda para ser tomado en cuenta para la primera oportunidad.

Sección C. del Uruguay. — Llamador personal. — La empresa manifiesta que por el momento no está justificada la necesidad del llamador, y que se nombrará cuando se compruebe su necesidad.

Con este precedente queda en salvo la responsabilidad del vaporista cuando éste tenga que abandonar las máquinas para ir a llamar el personal.

Varios asuntos remitidos por esta sección no fueron incluídos en el memorial por no haber adjuntado una documentación detallada.

Sección Paraná. — Empleados sección despacho. — Existiendo dudas sobre el alcance del artículo 2.o de la R. del Trabajo, en lo que respecta al personal de despacho, se ha convenido aclararlo ante la D. G. de F. F. C. C., encargándose de estas gestiones el compañero Artucio para proceder de acuerdo a lo que resuelva la D. General.

Trabajo, día sábado. — Queda convenido en que no se hará trabajar más los días sábados por la tarde, de acuerdo a lo que pide el personal de almacenes.

Cesantía personal. — La empresa se compromete a proceder para los casos de rebaja del personal respetando la antigüedad.

Readmisión del compañero Alonso. — También se compromete a reincorporar al servicio al compañero Alonso, de la sección Almacenes, que fué dejado cesante.

Este compañero deberá presentarse al jefe de almacenes en los primeros días del mes de diciembre.

Efectividad personal. — La empresa se compromete a conceder la efectividad al compañero Albornóz.

Trajes de agua. — La empresa resolvió conceder un traje de agua a cada cambista de las playas de Concordia y Basavilbaso, y proveer a las demás playas donde el personal lo reclame ante su jefe inmediato.

Limpieza de cambios. — Como la empresa mantiene "dudas" sobre las disposiciones del escalafón, se ha convenido que el compañero Artucio envíe desde Buenos Aires un extracto de la versión taquigráfica, donde consta que no son obligaciones del cambista, el limpiar cambios, para que se proceda a nombrar limpia-cambios.

Reclamaciones del personal. — Sobre este punto se ha convenido que el personal al hacer una reclamación ante su jefe de repartición, lo hace con copia a la administración.

Sección Chacarita (Entre Ríos). — Asunto Adán Peeryra. — Al discutirse este asunto, la gerencia presenta un fallo de la D. G. de F. F. C. C. en que justifica la destitución en vista de sus malos antecedentes en el servicio.

Viáticos camareros. — La gerencia pide tratar este asunto con una comisión de camareros en virtud de que es preciso consultar la opinión de éstos sobre modificación de sueldos.

Se acepta hacerlo así, quedando convenido que recibirá una comisión de camareros.

Sección Ibicuy. — Asunto Juan Benítez. — Se arregló reincorporándolo al servicio con puesto en Estación Rosario Tala.

Sección Crespo. — Asunto Cándido Giménez. — Se conviene que éste presente la solicitud de aspirante para tomarlo en cuenta una vez llegado su turno.

Sección Concordia. — Asuntos guardas Mayolino y Ostini. — El primero de los nombrados ha rendido un mal examen, la empresa se compromete a examinarlo nuevamente concediéndole el derecho para que éste fije la fecha del examen.

El segundo de los nombrados es de una edad mayor a la que determina el escalafón para poder ingresar como aspirante o guarda, se ha convenido en ofrecerle cualquier otro puesto que el camarada Ostini desee aceptar para lo cual tiene que entrevistarse con el señor subjefe de Tráfico; quedando informado por la comisión en Concordia, hasta tanto se le ocupará provisionalmente como relevante.

Asunto Angel Campopiano. — La gerencia pide tratar este asunto con una comisión compuesta de personal de contaduría, la que será recibida por el señor administrador, por ser este personal de su dependencia.

Quedan informados por esta comisión, los compañeros de la sección Concordia.

Asunto Isabelino Alvez. — Este asunto está sometido al fallo de la D. G. de F. F. C. C. y se conviene en que ésta sea dictada, encargándose el compañero Artucio de recabarlo en la D. General.

Cumplimiento de escalafones. — La gerencia manifiesta que se han cumplido y están dispuestos a cumplirlos, salvo alguna mala "interpretación".

Asuntos J. Alvarez y E. Cavaglia. — No fueron incluídos en el memorial por carecer de documentación.

Otros asuntos. — Habiendo otros asuntos que fueron entregados a la comisión, después de haber sido confeccionado el memorial y entregado éste a la gerencia, se acordó pasarlos en una nueva nota para que fueran considerados por la superioridad, y comunicar a esta comisión sus resoluciones al respecto.

Aquí termina el informe presentado por los camaradas Bataglia, Artucio y Castro, con respecto a la delicada misión que les fuera encomendada, y que han llevado a feliz solución, pues únicamente no han sido tratados asuntos de los cuales se ha carecido de una documentación concreta, y aquellos que se encuentran pendientes a la resolución de la D. G. de F. F. C. C.

Grato será para los camaradas de la sección Basavilbaso, como también para las demás secciones de este F. C., la solución favorable y conciliatoria de los numerosos asuntos que a éstas afectaban y que estuvieron a punto de provocar el estallido de un conflicto, cuyo resultado hubiera sido difícil prever y pronosticar, dada la intensa agitación que existía entre los ferroviarios y la actitud arbitraria y envalentonada de la empresa, la que aparecía empeñada en poner a prueba innumerables atropellos con su personal, y que creo innecesario reseñar nuevamente, por ser conocidas y del dominio de los camaradas de este ferrocarril.

Felizmente los siniestros planes de la empresa fracasaron, pues ha prevalecido la cordura y el buen sentido y sin gastar nuestras energías que próximamente debemos poner a prueba, hemos visto, en gran parte, satisfechas nuestras aspiraciones.

Uno de los asuntos que afectaban grandemente el decoro de nuestra organización y la dignidad de los ferroviarios, ha sido solucionado satisfactoriamente.

En efecto, se ha conseguido la reposición de los 16 compañeros del depósito de Combustible que el 1.o de octubre ppdo., fueron arbitrariamente dejados cesantes, y se ha logrado también la total destitución de los tenebrosos elementos de la "liga carlesiana", que habían reemplazado a nuestros compañeros.

También se ha conseguido que se traslade de ésta al sujeto **Angel R. Farías**, encargado del depósito de Combustible, causante de rencillas y discordias y peligroso hasta para los mismos intereses de la empresa.

Creemos innecesario seguir comentando los demás puntos que han sido solucionados porque entendemos que los camaradas ferroviarios sabrán apreciar exactamente el valor que encierra en sí, cada uno de los puntos que preceden a estas líneas.

Hemos conseguido, sin esfuerzo alguno, tan sólo con la fuerza moral de la Confraternidad, una victoria "sin sangre".

Nuestras fuerzas están intactas, sin embargo, para las luchas que se avecinan.

¡Preparemos nuestras fuerzas y aprestémonos a la lid, que hemos de conseguir el laurel de la victoria si todos cumplimos con nuestro deber!

Corresponsal.

BUENOS AIRES SUD (TALLERES)

Resoluciones.— El informe de la Comisión Administrativa fué aprobado en general sin ninguna objeción.

La parte económica de dicho informe que comprende desde el 1 de Noviembre de 1920 al 31 de Octubre de 1921, es como sigue:

Entradas

Se cobraron por 3541 estampillas durante el año	$	3.541.00
417 carnets	"	83.40
Devolución préstamo por delegación	"	50.00
Venta de folletos	"	9.50
División de los fondos sociales con Tráfico	"	200.00
Total de entradas	"	3.883.90

Salidas

Por cotizaciones al comité Central	$	1.850.00
Por útiles	"	160.60
Solidaridad con socios y sociedades	"	161.00
Por alquileres y sueldos	"	340.00
A la Biblioteca social nuestra deuda del 5 o|o	"	80.10
Por gastos de delegaciones	"	82.65
A la comisión mixta	"	55.00
Gastos de imprenta	"	47.30
Préstamo a socio en delegación	"	50.00
Venta de folletos pagados	"	10.00
Gastos varios	"	13.37
Total de salidas	"	2.850.02

Resumen

Entradas	$	3.883.90
Salidas	$	2.850.02
Saldo en caja al 31 de octubre de 1921	"	1.033.88
Estampillas retiradas del Comité Central durante el año	$	42.—
Estampillas cobradas	"	3.541.—
En Tesorería	"	286.—
En poder de los delegados	"	373.00
Suma igual	"	4.200.—

Fondos de reserva con que cuentan los sindicatos de Tráfico y Talleres en el Banco de la Provincia de Buenos Aires: $ 4.386.08 m|n.

Después se pasó a nombrar la nueva Comisión Administrativa recayendo en los siguientes compañeros. Secretario general Juan J. Silva, pro secretario Antonio Prieto, tesorero Juan Bellini, secretario de actas, Humberto Monti, contador Luis Gargiullo; vocales: Remo Mengarelli, Domingo Caputti, Antonio Brunetti, Antonio Terminiello, y Avelino Vázquez.

Se resolvió enviar delegado a la reunión que efectuará el Comité de Orientación y Administración del diario "El Trabajo" y donar de los fondos sociales la cantidad de $ 20 m|n. y esta sección apoyará en un todo a ese diario siempre que se imprima en una imprenta que esté en condiciones con la F. G. B.

También se resolvió donar de los fondos sociales la suma de $ 100.00 m|n para ayudar a los compañeros que estuvieron presos en La Plata y pesos 50.00 a un compañero que se encuentra enfermo.

Por los camaradas Sacco y Vanzetti se resolvió enviar un telegrama de protesta al cónsul de los Estados Unidos por tan inicua como brutal condena de clase.

Agradecimiento.— El camarada José Seijas me encarga que dé las gracias a los compañeros de Casa Amarilla, Plaza Constitución, Sola y la sección de Talleres, a la cual pertenece, por las listas de suscripción que han hecho correr a su favor.

Este camarada ha estado enfermo durante dos meses y con la ayuda que se le ha prestado le ha salvado en algo de la situación que le colocó su enfermedad.

Las listas mencionadas dieron el siguiente resultado:

Casa Amarilla	$	94.50
Plaza C. y Sola	"	134.50
Sección Talleres	"	50.—
Total	"	279.—

CORRESPONSAL

MENDOZA

Necrología.— A principio del presente mes falleció el compañero Adrián Cáceres, guarda de esta Sección, a consecuencia de una grave enfermedad que de inmediato lo postró en cama produciéndose a los pocos días el desenlace fatal, llenando de consternación su hogar, como también a todos sus compañeros, que sabían apreciar las bellas dotes que adornaban al extinto. Su muerte viene a dejar un visible vacío difícil de llenar, en las filas del proletariado que lucha por su reivindicación. Lleno de entusiasmo y energía trabajó sin cesar en la obra revolucionaria, distinguiéndose siempre donde actuaba, no conociendo jamás el cansancio ni las decepciones, y cuando muchos otros caían desesperados y hartos de pesimismo, él parecía que cobraba nuevos bríos, mayores fuerzas y seguía interpérrito su camino con la fe inquebrantable que da el convencimiento del triunfo cercano de los ideales. Al entierro concurrió un importante núcleo de compañeros, haciendo uso de la palabra en el cementerio, los compañeros Vila, por los Sindicatos de Tráfico y Talleres, y Necochea por el de Tracción.

Vaya nuestro pésame a su inconsolable familia.

BUENOS AIRES C. GENERAL

Necrológica.— Esta sección debe lamentar la desaparición de un excelente asociado, el ex-camarada Antonio Pérez, de la repartición de Almacenes, que falleció el 21 de noviembre ppdo.

La desaparición de este camarada ha sido muy sentida en virtud del aprecio que había sabido granjearse. En el acto del sepelio la sección estuvo representada por el compañero S. Santamaría.

LA BAJADA

Un robo en la estación.— Quién fué el ladrón? — Entre el día 11 y 12 de septiembre ppdo., estando de servicio en la estación La Bajada cinco compañeros, a eso de las 4 mas o menos, se sintió un golpe y la rotura de un vidrio en la ventana de la oficina del jefe. Los compañeros en servicio, alarmados por el ruido, provistos de linternas dieron vuelta al edificio de la estación para cerciorarse de las causas que habían motivado el ruido, habiéndose convencido que nada anormal ocurría, salvo la rotura del vidrio, que achacaron a la acción del fuerte viento reinante, al golpear las persianas violentamente contra aquél, suposición esta digna de tenerse en cuenta ya que es una vieja costumbre dejarlas abiertas.

Pero, cual no sería la extrañeza de estos compañeros cuando al día siguiente el jefe, José Garutti, anuncia que le faltaba una bolsita de recaudación que había dejado en un cajón de su escritorio, en la que tenía pesos 326.40!...

Los cinco camaradas en servicio fueron de inmediato detenidos y puestos a disposición del juez de instrucción, para esclarecimiento del hecho. A los siete días de detención el juez ordenó la libertad de nuestros compañeros por no haber mérito para la detención, y el día 24 sobresee definitivamente, a favor de nuestros compañeros, siendo confirmado el fallo del juez por el fiscal.

Pero, no terminó aquí el asunto que tantas molestias trae para quienes en él no tenían absolutamente relación, como no fuera estar trabajando la noche en que el robo o supuesto robo se efectuó. Pues, como se sabe que a este jefe ya le han ocurrido casos semejantes, y, que por otra parte es un empedernido jugador, hubo quien pensó que tan cacareado "robo" no era más que una maniobra de ese individuo para quedarse con el dinero, y como consecuencia de esas versiones volvió a tomar intervención la justicia. Se llevaron a cabo varios careos en los cuales quedó muy mal parado el jefe, pues no ha podido probar que había dejado la suma mencionada en la bolsita de recaudación y que nadie, salvo su auxiliar, sabía que él dejaba el dinero en el escritorio cuyos cajones, no obstante tener llave, estaban abiertos.

Quedó, pues, completamente descartada la posible culpabilidad de nuestros compañeros.

Sin embargo la empresa, se niega a abonarles los días perdidos por haber estado detenidos, llegando a trasladar por tiempo indefinido y rebajar $ 25 en el sueldo al segundo jefe compañero Sánchez, por haberse este distinguido en la defensa hecha durante los careos. Este camarada apeló ante la superioridad por la injusticia cometida con él y demás compañeros.

En virtud de esta apelación fué llamado ante el jefe de explotación, en Buenos Aires, por quien fué bien atendido, habiéndole prometido estudiar el asunto y darle una solución justiciera.

Veremos como se cumplen las promesas de este señor.

Mientras tanto nuestra sección estudiará el asunto y si la superioridad no lo resuelve en forma favorable, hemos de plantearlo, en la forma en que sabemos hacerlo, decididos a triunfar.

Biles KIRCHS

PUERTO LA PLATA

Necrología.— Después de una penosa enfermedad ha dejado de existir el que en vida fuera nuestro querido compañero Bruno Chiaramuchi.

El fallecimiento de este compañero, ha producido profundo sentimiento de dolor en nuestras filas, en las que fué un activo militante.

¡Paz en su tumba!

GENERAL ALVEAR

Necrología.— Falleció en ésta el 1o. de diciembre víctima de un síncope cadíaco nuestro compañero Manuel Anta.

Las simpatías con que contaba el extinto pusiéronse de manifiesto al ser trasladados sus restos al cementerio de la localidad, con motivo de la cual organizóse una sentida y numerosa manifestación de duelo, de la que participaron los numerosos compañeros ferroviarios y demás amigos.

En nombre de los compañeros ferroviarios se envió una corona de flores.

También puede elogiarse la actitud del jefe de estación y encargado de galpón de locs. los que arreglaron el servicio para que pudieran acudir la mayor parte del personal a despedirse del que en vida fué tan buen camarada.

¡Paz en su tumba y que sean estas líneas la expresión de nuestra condolencia a sus deudos!

CORRESPONSAL

LABOULAYE

Nuestros triunfos.— Los abajo firmados, queremos expresar a los compañeros en general, el más sincero agradecimiento, por las gestiones hechas en nuestro favor. Gracias al levantamiento unánime de los asociados y por la fuerza de nuestra organización, la cual supo informarse ante los vampiros del capital, hemos conseguido nuestra readmisión, después de cincuenta días de haber sufrido los abusos cometidos por la superioridad inmediata.

Ahí tenéis, compañeros ferroviarios, remisos e inconscientes, una prueba latente de lo que es la unión. ¡No trepidéis en acudir a nuestras filas a ocupar el puesto que le corresponde a todo obrero explotado.

En la Confraternidad Ferroviaria encontraréis la madre cariñosa que reparte los beneficios equitativamente y con justicia.

Con un ¡viva a la Confraternidad Ferroviaria! saludamos a los compañeros y los invitamos a que se sirvan de nuestro ejemplo.

Antonio Díaz, Domingo Chiri.

LA PLATA (Meridiano V)

Importante advertencia. — Esta sección llama la atención de aquellos asociados que no concurren a las asambleas con la puntualidad debida, demostrando de esta manera una vergonzosa despreocupación hacia la organización y sus propios intereses.

Esta sección tiene constituída una comisión con el objeto de ilustrar a los compañeros deberán dar examen de un momento a otro. Dicha comisión tiene fijados tres días por semana, o sea lunes, jueves y viernes, de 20 y 30 a 22 y 30, para atender a estos compañeros. Sin embargo, los camaradas no concurren, como debieran, a estas reuniones donde seguramente podrán adquirir muchos conocimientos que muy pronto les serán muy necesarios.

Cuando llegue el momento de rendir examen y sean aplazados recién reconocerán los compañeros la utilidad de las clases que se dictan en nuestra sección.

Camaradas: es necesario que se deje esa indiferencia que hoy os domina y que tan malas consecuencias acarrea, y prestéis la mayor atención a la organización que lucha por nuestro mejoramiento.

Reconocimiento.— Buenos. Aires. diciembre 11 de 1921. Al secretario del Comité Central del Sindicato de Talleres. Méjico No. 1856. Ciudad.

De mi estima:

Le agradeceré se digne publicar en EL OBRERO FERROVIARIO, órgano de esa institución, el agradecimiento de la familia del extinto Jesús Carmelo Spagna, socio de la Sección Meridiano V., fallecido en La Plata el día 7 del actual, por la actitud de los compañeros de esa Sección, que velaron a nuestro deudo en su local social, y cumplieron debidamente en tan triste ocasión con todos los deberes del compañerismo.

Grato desde ya a su atención, lo saluda cordialmente — Eleuterio Gómez.

BUENOS AIRES (C. A.)

Una resolución errónea.— Necesidad de rectificarla.— En la asamblea del 10 del corriente mes, se tomó la resolución siguiente: Rechazar el voto general y solicitar de los cuerpos centrales, la celebración de un congreso extraordinario, para tratar la orientación que se le dará a la huelga en el supuesto caso de que se hiciera efectiva, como también hacer una revisión de valores, etc.

Fuera de toda duda, la resolución tomada viene a complicar en estos momentos de intensa espectativa, la situación del gremio. Por cuyo motivo he considerado oportuno entrevistarme con algunos compañeros, que votaron en favor de la citada moción y luego de un cambio de opiniones al respecto, algunos de ellos me autorizan a hacer pública la manifestación que sigue: "Que habiéndose dado cuenta, que lo que han votado redunda en perjuicio de sus propios intereses, están dispuestos a pedir en la primera asamblea que se realice, una reconsideración del asunto en cuestión

Esta declaración sincera y expontánea nos satisface íntimamente y estamos seguros que hallará apoyo entre la mayoría de los componentes, por cuanto nosotros somos de opinión que el voto general es la expresión genuina del sentir y pensar de todos los camaradas.

No debemos imitar actitudes que pueden resultar funestas para nuestra organización, por lo que pedimos que la Sección Buenos Aires, rectifique en oportunidad su error.

CORRESPONSAL

GENERAL PICO

Servilismo e inconsciencia. — Voy a distraer la atención de los compañeros para hacerles conocer a uno de los tantos jefecitos, que con una obstinación digna de mejor causa, pretenden difamar a nuestra organización, tiranizando al propio tiempo a los infelices faltos de carácter que tienen la mala suerte de caer bajo sus garras.

El que nos ocupa, jefe de Metileo, parece no ha notado aún el cambio operado en nuestro gremio, a juzgar por sus procederes, fundamentados dos años ha, pero de ninguna forma ahora, que los obreros ferroviarios hemos reaccionado, abandonando la inercia que hasta hace poco tiempo nos caracterizada.

Este jefe, digo, parece no querer amoldarse a los nuevos tiempos, por lo que considero necesario un llamado de atención en este sentido, que puede serle provechoso.

Posee éste un cambista, un pobre hombre, sin más voluntad que las de su jefe, dispuesto en todo momento a cumplir las órdenes de don Elías, de cualquier índole que ellas sean. No es pues, extraño que tenga en este pobre de espíritu, un sirviente para todo servicio. Y no conforme con la sumisión denigrante de éste, parece temiera una reacción en él, por lo que continuamente le predica las bondades de la ultra revolucionaria "A. F. N.", — que según él, — es la única entidad que responde a los intereses de sus asociados.

Al referirse a la Confraternidad, le dice no debe ingresar en ella, pues no consulta ésta los intereses de la empresa y por si esto no fuera bastante, está compuesta por individuos revolucionarios, de ideas avanzadas.

¡Muy bien, don Elías! Mis felicitaciones por el descubrimiento. Por otra parte, está en su papel. Es un deber que le impone su "papá" "don Basilio", el jefe de tráfico. Quizás le recompensen algún día ese trabajito, pero vea, don Elías, que los ingleses son mal agradecidos y la mayoría de las veces olvidan los sacrificios y sinsabores de sus fieles servidores.

Permítame le dé un consejo: Usted puede seguir militando tranquilamente en la agonizante A. F. N., juntamente con el inefable Carlés (socio honorario), pero deje a sus empleados que lo hagan en la que mejor les plazca. Usted ya es enfermo crónico, sin esperanza de regeneración por lo que no lo podemos contar entre los nuestros, pero su cambista aún está a tiempo para hacerse digno del aprecio de sus compañeros. Aún puede substraerse al ambiente viciado en que vegeta. No de usted margen a que tome mayor incremento el desprecio que por su mal proceder sienten los obreros organizados. Sírvale esto de advertencia.

Un guarda de sección Pico.

INGENIERO WHITE

Conferencia y velada. — El día 19 del actual se llevó a cabo la velada teatral y conferencia organizadas por los sindicatos de Tráfico y Talleres de la Confraternidad y F. O. Marítima. La conferencia estuvo a cargo del delegado de la F. O. R. A., compañero E. Villacampa. El demostró una vez más, la necesidad imperiosa que exige a los trabajadores, unirse para poder obtener las mejoras que todos anhelamos.

Acto seguido, el cuadro filodramático que dirige el señor J. Hermida y que prestó su desinteresado concurso, puso en escena el drama en dos actos de A. Discépolo, titulado "El Vértigo", donde los aficionados cosecharon numerosos aplausos.

El día 22 se realizó otra conferencia en el local de lo Confraternidad, donde concurrieron numerosos compañeros tanto ferroviarios como marítimos, cuya conferencia, estuvo a cargo del compañero E. Villacampa, el cual habló durante una hora y media a más de doscientas compañeros que lo escuchaban, historiando todos los movimientos ferroviarios y marítimos, incitando a los oyentes a secundar el movimiento pro unidad de todos los trabajadores del país habiendo dejado en estos actos la más grata impresión entre los compañeros.

Corresponsal.

TRES ARROYOS

Nuestra solidaridad. — Los compañeros C. Plaza y Montenegro, socios de esta sección, en Aparicio, han donado para ayuda de los compañeros cesantes de la sección Tranviarios del Sud, la suma de $ 5.60, que les ha sido remitida por intermedio de nuestros comités.

PALMIRA

Neacrología. — Hondo sentimiento ha causado entre nuestros camaradas el fallecimiento del compañero Adrián Cáceres, ocurrido últimamente.

Nuestra sección nombró una comisión compuesta por ocho compañeros para acompañar al extinto a su última morada, donde depositaron una corona, homenaje póstumo de nuestra organización hacia el que en vida fuera uno de sus leales y valientes soldados.

¡Paz en su tumba!

TABLADA

A todas las secciones. — A todas las secciones que tengan libros repetidos en sus bibliotecas, les agradeceremos obsequien alguno a la que se está formando en esta sección.

Remitirlos a nombre del compañero secretario general, Juan C. Garbarino. Tablada, F. C. O.

Nueva C. A. — Con fecha 28 de septiembre, quedó constituída la nueva C. A. de esta sección.

Los compañeros que la componen son los siguientes:

Secretario general, Juan Carlos Garbarino; secretario de actas, P. S. Pifieyro; tesorero Juan B. C. Prada; vocales: Américo Dutschimann, Vicente Cid, José A. Daniela y Guido Paoloroso.

PERSONA BUSCADA

Por asuntos de familia se desea saber el paradero de **Jorge Ibarra**, conocido en varios puntos por **Jorge Gómez**. Profesión: jornalero.

Informes al secretario de la sección Rosario (R. P. B.) Arturo Gómez, calle La Madrid y F. C. R. P. D. (Barrio Saladillo.